Illinois U Library

France

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

INVITATION AU VOYAGE

EN MARGE DU SALON DE L'AVIATION

LA SUISSE pour le plaisir et la santé

LUGANO

LA STATION A LA MODE DE LA SUISSE ITALIENNE

Paysage féerique — Lac — Montagnes — Flore

Du 21 avril au 9 juin : ***Jeudis Musicaux de Lugano***
Direction : André, Münchinger, Nussio, Ormandy, Paray, Strawinski, Votto.
Solistes : Navarra, Rubinstein, Solomon, Stern.

Régates internationales à Campione — Représentations théâtrales en plein air dans le parc de la ville — Fêtes de nuit nautiques.

Renseignements : Bureaux de voyages, Syndicat d'Initiative Lugano ou Office National Suisse du Tourisme, Paris, boulevard des Capucines, 37.

LOCARNO

Ville du soleil, des fleurs, de la paix, aux bords du **LAC MAJEUR.**
Villégiature idéale - Casino, plage, excursions, tous les sports.
Hôtels et pensions de toutes catégories.
9 - 19 juillet - IX^e FESTIVAL INTERNATIONAL DU FILM
Renseignements : Office du Tourisme, Locarno.

Badrutt's — *St. Moritz*

PALACE HOTEL — **CHESA VEGLIA**

300 lits - 175 bains — Restaurant - Tea Room
Téléphone : 3.38.12 — Bar - Dancing

HOTEL ENGADINER KULM — *St. Moritz*

Hôtel de famille de tout premier ordre. Belle position. Vue magnifique. Place de golf et de tennis privés. Demander prospectus à ANTON R. BADRUTT, tél. : 3.39.31.

Kurhaus et Grand Hôtel des Bains — **SAINT-MORITZ**

En communication directe avec l'établissement des bains. Diète et cuisine Bircher. (Bains à l'eau carbogazeuse et de tourbe boueuse.) Golf, tennis, pêche. Prix de pension : Fr. s. 22 à 23.

PONTRESINA — **Grand Hôtel Kronenhof Bellavista**

Engadine — La bonne maison de vieille tradition.
Famille L. GREDIG.

TARASP-VULPERA - *Les Bains*

Engadine 1250 m. — Cures d'eau et de bains. — Vacances idéales dans les montagnes.

GRAND HOTEL KURHAUS TARASP
HOTELS WALDHAUS et SCHWEIZERHOF VULPERA

SILS-MARIA/BASELGIA — **HOTEL MARGNA**

Maison patricienne de l'Engadine avec tout le confort d'un hôtel de première classe. Situation magnifique (altitude 1800 m.). Direction : WALTER SCHEEL (en hiver : Carlton Hôtel, St-Moritz).

SILS-MARIA — Engadine 1.800 m. — **HOTEL EDELWEISS**

Hôtel de famille bien aménagé et confortable. Salons spacieux et agréables. Cuisine soignée. Situation abritée et ensoleillée. Prix forfaitaire par jour depuis fr. s. 20.

KLOSTERS Grisons — **GRAND HOTEL VEREINA**

Hôtel de famille avantageux et de tout premier ordre. — Cuisine soignée de renom. Deux courts de tennis, piscine chauffée.

BRUNNEN — **WILLIMANN'S GRAND HOTEL**

Lieu idéal au bord du Lac des 4-Cantons. — Plage, parcs, garage, pension dep. fr. s. 17., forfait. par sem. : fr. s. 136, chambres dep. fr. s 7. — 35 min. en auto de Lucerne.

BEATENBERG — *Terrasse de soleil dans l'Oberland Bernois.*

Cure d'air réputée au-dessus du lac de Thoune. Auto postale dép. Interlaken, funiculaire du lac de Thoune, télésiège au Niederhorn (alt. 2.000 m.). Renseign. et prospectus par le Syndicat d'Initiative.

LENK *Oberland Bernois*

Pour cures et vacances de montagne. Sources sulfureuses très efficaces.
Tennis - Pêche - Alpinisme - Orchestre.
Prosp. d'Hôtels et de la Station thermale par l'Office du Tourisme, Lenk.

WENGEN *Oberland Bernois* **PALACE HOTEL** — Premier hôtel dans la région de la Jungfrau.

Magnifique villégiature loin de la route automobile. Garages à Lauterbrunnen. Piscine élégante, courts de tennis, excursions variées. Orchestre - Dancing. Propr. E. BORTER.

CRANS sur Sierre — *La station élégante de sports et de repos.*

IVA ZURICH

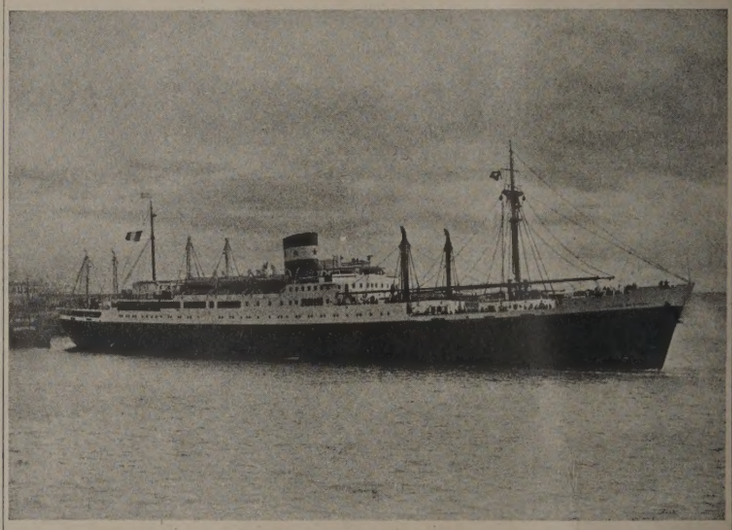
CROISIÈRE

du Paquebot

" Claude Bernard "

(17.000)

du 2 au 17 Juillet 1955



MARSEILLE - NAPLES - PALERME
ALGER - CADIX - MADÈRE
LISBONNE - LA COROGNE - BORDEAUX

Pour tous renseignements, s'adresser :

COMPAGNIE MARITIME
DES
CHARGEURS RÉUNIS

3, Bd Malesherbes - PARIS-8e
Anjou 08.00

à ses agents et représentants ainsi qu'aux agences de voyages.

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

Fondateur GEORGES OUDARD

Comité de Direction :
Président : Vincent DELPUECH.
Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.

13, rue Saint-Georges. — Paris IXe

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégr. : ÉDIFRANCILUS

★

TARIFS D'ABONNEMENT

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2
Un an 6.000	Un an 7.000
6 mois 3.100	6 mois 3.600

ÉTRANGER

ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2
Un an 7.250	Un an 8.600
6 mois 3.725	6 mois 4.400

L'ABONNEMENT N° 1 est composé de 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE.

L'ABONNEMENT N° 2 comprend 12 numéros mensuels dont 3 numéros spéciaux : NOEL, PRINTEMPS, SALON DE L'AUTOMOBILE, et les 24 numéros de notre supplément théâtral et littéraire.

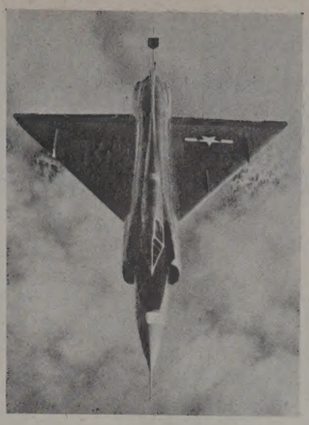
Le supplément théâtral et littéraire, réservé aux seuls abonnés, leur est adressé à raison de 2 fascicules par livraison mensuelle.

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois.
Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 60 francs en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

★

NOTRE COUVERTURE

CIRCULER en avion est maintenant entré dans les habitudes, et le nombre va croissant des voyageurs qui empruntent les lignes aériennes, appréciant à la fois le gain considérable que représentent la rapidité du trajet et le confort des appareils. Et comme le montre notre couverture, les bagages, appropriés aux voyages en avion, sont aussi pratiques qu'élégants.



CONVAIR F 102 A, avion à aile delta. C'est le plus récent intercepteur de l'armée de l'air américaine.

N° 423 JUIN 1955

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

AUTANT EN EMPORTE LE VENT

AUX QUATRE COINS DU MONDE

LE VOYAGE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE AU DANEMARK

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

DU MUR DU SON AU MUR DE LA CHALEUR — Edmond BLANC

DEMAIN DANS L'ESPACE SANS AIR, C'EST LE MOTEUR SEUL QUI VOLERA

VITESSE ET ALTITUDE — J. COLIN
L'adaptation de l'organisme humain.

PARIS, CARREFOUR AÉRIEN MONDIAL

L'AVIATION MILITAIRE EN PLEINE RÉVOLUTION — Camille ROUGERON

L'AVIATION COMMERCIALE EN 1955 — Edmond BLANC

EN UN DEMI-SIÈCLE L'AVION A BOULEVERSÉ LE MONDE — Louis CASTEX, Conseiller de l'Union française

L'ACTUALITÉ MONDIALE

LA FEMME EN VOYAGE — J. de SEDOUY

A L'OMBRE DE LA PLACE DAUPHINE, CHARMANTE, PROVINCIALE, UN APPARTEMENT MODERNISÉ

LES ÉVÉNEMENTS D'INDOCHINE — René BRANELLEC
Dix jours de révolution à Saïgon.

AU ZOO DE VINCENNES, QUI REÇOIT DEUX MILLIONS DE VISITEURS PAR AN — René PARNAY

A L'ORANGERIE — B. CHAMPIGNEULLE
Les maîtres français du XIXe siècle dans les collections américaines.

REPRODUCTIONS EN COULEURS

EDGAR DEGAS — AUX COURSES
CLAUDE MONET — LA GARE SAINT-LAZARE

CHAMPS-ÉLYSÉES, VOIE TRIOMPHALE ET RENDEZ-VOUS DE L'UNIVERS — MARTIAL-PIÉCHAUD

LE FESTIVAL DE CANNES — Denis MARION

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE — R. MIOMANDRE
La course des 1.000 milles et le Salon de Turin.

Les Expositions, les Théâtres, les Livres, la Radio et la Télévision

★

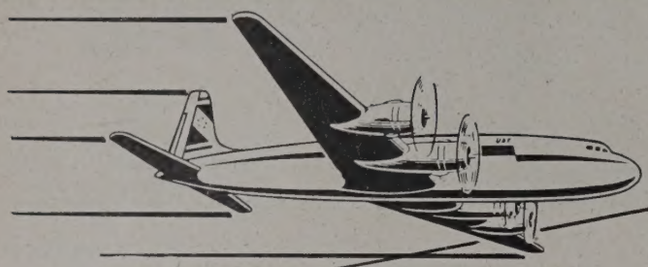
RÉDACTEUR EN CHEF : Jean Laudat. — DIRECTEUR ARTISTIQUE Marc Réal.
PHOTOGRAPHES : Henri Parnotte, Roger Boulet

Avec ce numéro, nos abonnés de la catégorie n° 2 reçoivent, en supplément théâtral et littéraire, deux fascicules :

I. L'AMI DE LA FAMILLE, de **JACQUES SOMMET ;**

II. LE PIRATE, de **RAYMOND CASTANS.**

MAROC ★ A.O.F ★ A.E.F ★ AF. DU SUD
MOYEN-ORIENT ★ EXTRÊME-ORIENT
MADAGASCAR ★ SOMALIE



VITESSE
CONFORT
EXACTITUDE

PAR SUPER DC6

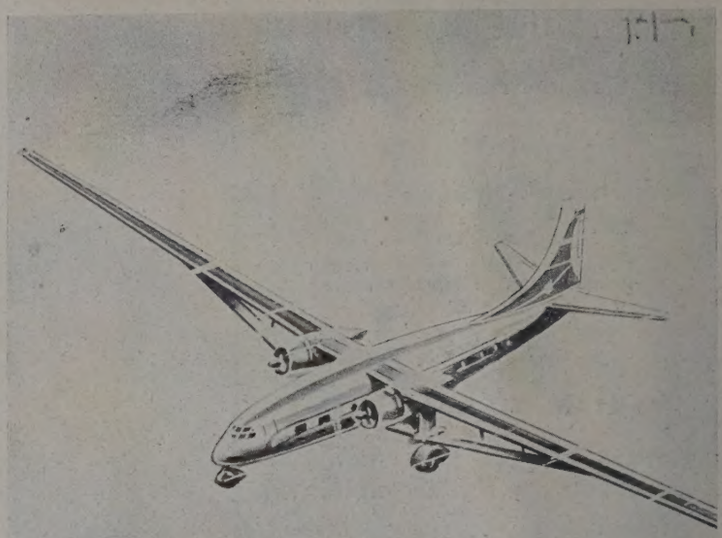
★

★ BILLETS ★
RENSEIGNEMENTS
3
Bd MALESHERBES
PARIS 8e
TÉL. ANJou 78-04 à 09
Adr. Télég. TELEUAT-PARIS
et
TOUTES AGENCES
AGRÉÉES

★

MEMBRE I.A.T.A

UAT
AÉROMARITIME



AIR-FRANCE

A CHOISI
L'AVION HUREL-DUBOIS

HD. 32

POUR REMPLACER SES D.C.3

CONSTRUIT EN SÉRIE PAR LA SOCIÉTÉ
NATIONALE DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES DU
SUD-EST

HAVAS

AVIONS HUREL-DUBOIS

ROUTE DE VERRIÈRES A MEUDON VILLACOUBLAY
BOITE POSTALE N° 6 A MEUDON - TÉL. OBS. 27-90

ÉDITORIAL

VITALITÉ DE LA FRANCE

Accords de Paris entérinés, rentrée de l'Allemagne dans la communauté des peuples libres, détente entre Est et Ouest. Mai restera le mois du renouveau de l'histoire contemporaine. La page de l'après-guerre est tournée. L'Allemagne de l'Ouest, avec ses cinquante-deux millions d'habitants, s'est assise, avec part entière, à la table de l'alliance atlantique, où s'est scellée la réconciliation franco-allemande. Les constructeurs de l'Europe auront triomphé d'un sentimentalisme qui enchaînait notre pays aux conceptions périmées et dangereuses de l'immobilisme international.

Un espoir s'éveille enfin pour le monde avec les conversations des Quatre, qui amorcent une conversation sérieuse entre l'Est et l'Ouest. Sans doute, faut-il se garder d'un optimisme aveugle autant que d'un scepticisme déprimant ; le sort de la paix dépend de Moscou ; or la stratégie soviétique reste un mystère. En même temps qu'ils prennent la main qu'on leur tend, les maîtres de l'U. R. S. S. ne dissimulent pas que leur but reste la lutte, par tous les moyens, contre la présence de l'Allemagne dans l'O. T. A. N. et la dissociation d'une alliance atlantique sortie renforcée de la querelle des accords.

Ceux-ci, à entendre nos Cassandres, devaient se traduire par une intensification de la guerre froide et rendre désormais impossible toute conversation entre les deux mondes coexistants. C'est le contraire qui s'est produit ; jamais la Russie rouge n'a été si loin sur la route des invites et des concessions.

Éloquente légitimation d'une politique de fermeté, qui s'affirme singulièrement « payante ». Puisse-t-elle inspirer ceux qui, ayant la charge des Affaires, hésitent en Afrique du Nord, lorsqu'ils ne s'égarent pas dans les sentiers de la faiblesse. La France, avec ses hommes d'État « européens », doit aller de l'avant dans la voie où elle s'est engagée avec une résolution qui n'aura pas été étrangère à l'adhésion donnée par Eisenhower aux négociations à l'échelon des chefs de gouvernement. Aussi s'explique-t-on mal les anathèmes lancés contre les artisans de cette œuvre constructive, et pas davantage l'ardeur que certains mettent à préconiser un renversement politique qui éveille de curieux espoirs parmi les nostalgiques du Front populaire.

L'explosion tumultueuse des désaccords au sein du Congrès radical n'est-elle pas un témoignage de cette jeunesse dont on a dit si souvent qu'elle n'habitait plus la France ? encore que les mœurs violentes de la salle Wagram procèdent d'une technique qui rappelle des précédents fâcheux et dont se sont tardivement émus les tenants d'un rajeunissement de ce vieux parti républicain. Pourtant, celui-ci n'a pas à douter de sa vocation, à l'heure où il assume la direction des Affaires, ainsi que l'a souligné Edgar Faure après s'être heureusement attaché à un redressement dont les fruits se font sentir.

L'image qu'offre la France au monde n'est pas de celles dont on doive rougir. Son essor industriel et économique témoigne de sa vitalité et de son dynamisme. L'actuel Salon de l'Aviation nous en offre un remarquable exemple. Berceau des premiers balbutiements des conquérants de l'air, c'est encore notre pays qui, à l'heure des grandes compétitions du vol à réaction, en présente les prototypes les plus rapides.

Non, la France n'est pas un pays figé. Elle est armée pour assumer les grandes et nobles tâches qui lui incombent dans la construction de l'Europe et de la paix, à condition qu'elle sache à la fois, se garder des aventures comme des expériences hasardeuses et faire preuve d'imagination, de volonté et de décision.

AUTANT EN EMPORTE LE VENT

Depuis qu'on a repéré dans les mers du Sud des bancs de cœlacanthes, les imaginations se sont un peu échauffées. Le cœlacanthe, il est vrai, fait irruption dans les temps modernes après avoir navigué pendant 70 millions d'années et un nombre de mois indéterminé dans les eaux troubles de la préhistoire, et un pareil phénomène oblige les pontifes de la zoologie à reviser quelques-unes de leurs théories sur la perpétuation des espèces animales. Car si le cœlacanthe, qu'on croyait réduit à l'état de fossile, se promène encore en chair et en os dans les eaux de Madagascar, pourquoi ses contemporains à poils, à plumes ou à écailles ne subsisteraient-ils pas dans telle ou telle région mal explorée de la planète ?

Un jeune savant, M. Heuvelmans, aux spéculations de qui *France-Illustration* a récemment consacré un long article, n'hésite pas à prendre parti. Aucun doute pour lui : ses confrères se sont trop pressés de considérer comme définitif l'inventaire des bêtes vivantes et des bêtes « disparues » dressé par les instituts spécialisés. A l'appui de ses affirmations, il cite le cas d'un lézard gigantesque — le Tatzelwurm — qui erre dans les solitudes alpines et dont l'agilité a jusqu'à présent tenu en échec l'expérience des chasseurs les plus habiles. Il rapporte que, en 1942, on aperçut en Afrique un babouin « inconnu » et que, en Nouvelle-Guinée, des explorateurs américains rencontrèrent — ni plus ni moins — un dinosaure. Ce monstre était-il mâle ou femelle ? La lumière reste à faire sur ce point. Mais M. Heuvelmans doute à peine que, en Australie, des chercheurs d'or aient vu des lapins de 3 mètres de haut et que, en Amérique du Sud, un voyageur ait repéré un serpent aquatique de 50 mètres de long.

On aimerait assurément à constater *de visu* l'existence de ces animaux fantastiques. M. Heuvelmans ne dispose, par infortune, d'aucune photographie propre à nous fixer sur la conformation exacte du serpent de rivière, du lapin-dromadaire, du dinosaure ou du tatzelwurm. L' « abominable homme des neiges » laisse au moins ses empreintes dans les neiges de l'Himalaya. L'étonnante ménagerie de M. Heuvelmans, elle, ne laisse de trace nulle part, pas même sur les plaques sensibles. On ne le regrettera jamais trop, car il n'est pas au pouvoir du premier venu d'aller sur place vérifier la consistance des « témoignages » recueillis par le distingué zoologue.

Cela dit, je m'autorise à compléter la documentation de M. Heuvelmans, qui me paraît très attentif aux récits de son époque, mais plein de mépris pour ceux dont s'émerveillait une antiquité relativement récente.

Soyons précis. En avril 1573, le sieur Louis Paradis, chirurgien natif de Vitry-en-Perthois, se trouvait de passage en Egypte. Invité par le gouverneur d'Alexandrie, il fut mis par ce haut personnage en présence d'un animal singulier, qui, sur une tête courte et sèche, au mufle rond, portait une corne lisse de couleur basanée. Il s'agissait d'une licorne,

grande comme un lévrier de forte taille, « ayant un regard farouche, les pieds fendus comme une biche, la queue ronde et courte comme celle d'un cerf ». Que sont devenues les licornes qui, selon Louis Paradis, pullulaient littéralement sur les rives du Nil au XVI[e] siècle ? M. Heuvelmans devrait s'en inquiéter, encore que certaines descriptions ne correspondent pas parfaitement à la peinture qu'en fait le chirurgien de Vitry-en-Perthois. D'aucuns assurent, en effet, que la licorne ressemblait à un « poulain de trois mois », qu'elle avait la couleur de la belette, les jambes grêles et minces, les cuisses héronnières et couvertes de poils. D'autres racontent qu'elle était « grande comme un taureau de cinq ou six mois » et qu'elle différait peu, par les pieds et les jambes, des ânes européens, à ce détail près que son chef s'ornait d'une corne droite. Et d'autres prétendent que, dans la zone du cap de Bonne-Espérance, elle avait « la tête et la perruque d'un cheval, et une corne longue de deux palmes, qui était mobile, laquelle elle tournait à son plaisir, tantôt à dextre, tantôt à sénestre, en haut et en bas ».

La diversité de ces relations compliquera sans doute la tâche des chercheurs. Aussi ces derniers seront-ils bien avisés de s'en tenir à un seul type de licorne. Si cependant ce choix leur semble trop ardu, qu'ils se rabattent sur les animaux dont les caractéristiques ont été minutieusement consignées par les meilleurs auteurs et dont voici une liste sommaire :

1° Le Camphur. — Originaire d'Ethiopie, « cette bête est de la grandeur d'une biche, ayant une corne au front, mobile, de longueur de trois pieds et demi, de grosseur comme les bras d'un homme, plein de poil autour du col, tirant à la couleur grisâtre. Amphibie, elle a deux pattes, comme celles d'une oie, qui lui servent à nager, et les autres deux pieds de devant, comme ceux d'un cerf ». Elle vit de poisson.

2° L'Aloès. — Poisson d'une extrême rareté, « semblable à une oie, ayant son col haut élevé, la tête faite en pointe, comme une poire de bon chrétien, le corps gros comme celui d'une oie, sans écailles, ayant ses quatre nageoires sous le ventre ».

3° Le Limaçon de la mer sarmatique. — Poisson bâti, comme son nom l'indique, comme un limaçon, « mais gros comme un tonneau, ayant les cornes quasi comme celles d'un cerf, au bout desquelles, et aux rameaux d'icelles y a de petits boutons ronds et luisants comme fines perles ». Il a, en outre, « le col fort gros, les yeux lui éclairent comme une chandelle, son nez est rondelet et fait comme celui d'un chat, avec un peu de poil tout autour... Il a quatre jambes et des pattes larges et crochues qui lui servent de nageoires, avec une queue assez longue, toute martelée et colorée comme celle d'un tigre ». On l'a vu au large du Danemark.

4° Le Hoga. — Poisson des lacs mexicains. « Il a tête et oreilles peu différentes d'un pourceau terrestre. Il a cinq moustaches longues d'un demi-pied ou environ, semblables à celles d'un gros barbeau. Il est fort dentelé et furieux. » Signe particulier : il se nourrit de feuilles d'arbres.

5° Le Thanacth. — Quadrupède d'Arabie séoudite. Il a les proportions d'un tigre. Il est dépourvu de queue, mais il a « la face toute semblable à celle d'un homme bien formé, sauf que le nez est camus ». On le reconnaît aussi à ce qu'il a « les mains de devant comme d'un homme et les pieds de derrière ressemblant à ceux d'un tigre... la tête, les oreilles, le col et la bouche comme homme, ayant les cheveux bien peu noirs et crépelus, de même les Mores qu'on voit en Afrique ».

6° Le Hajit. — Animal africain. Cruauté du lion et apparence de guenon. A chaque patte, trois ongles « en forme d'arêtes d'une carpe ». Grimpe aux arbres. Se nourrit de l'air du temps.

7° La fausse Tortue d'Afrique. — D'aspect circulaire. « Sur le dos sont croisées deux lignes jaunes, à chaque bout desquelles est un œil et une oreille, tellement qu'en quatre parts et de tous côtés ces animaux voient et entendent, et toutefois n'ont qu'une seule bouche et ventre où descend ce qu'ils boivent et mangent. Ces bêtes ont plusieurs pieds autour du corps, avec lesquels peuvent cheminer de quelque côté qu'elles veulent sans contourner le corps... »

En chasse, cher monsieur Heuvelmans ! Et si les impénétrables forêts de l'Amazonie, les déserts d'Afrique et d'Asie, les glaciales étendues de l'Antarctique, les frais ombrages du bois de Boulogne tardent à vous livrer leurs secrets, consultez donc une bonne bibliothèque : vous y trouverez ce que vous cherchez, et probablement davantage !

Quelqu'un s'indignait un jour devant Colette de l'affreuse décadence de nos mœurs. Il évoquait le temps où le roi de France se découvrait devant une femme de chambre, et regrettait que personne ne songeât à remettre en honneur les vieilles règles de notre courtoisie nationale.

« Vous exagérez, répliqua Colette. Hier encore, j'ai vu un locataire de ma maison qui offrait le bras à son épouse pendant qu'elle descendait la poubelle. »

Des spectacles aussi réconfortants sont rares, je l'admets. Ils prouvent cependant que les Français ont gardé de vagues notions de civilité, et qu'il faudrait peu de chose pour raviver, sous la cendre d'une muflerie séculaire, la flamme de leur politesse ancestrale.

Il n'y a pas une minute à perdre ? D'accord. Car, tandis que nous laissons se dégrader les coutumes charmantes du Grand Siècle, l'urbanité la plus exquise fleurit au delà de nos frontières.

Admirez en quels termes le conseil municipal d'Oudreville (Suisse) annonce à ses administrés l'achat d'un corbillard ultra-moderne : « Muni de roues caoutchoutées, dit-il, doté de freins, pourvu des derniers perfectionnements, ce nouveau matériel sera le bienvenu dans notre commune aux rues accidentées et malaisées, et dont l'église et le cimetière sont d'accès assez peu commode. D'un maniement facile, il donnera certainement toute satisfaction aux usagers actifs et passifs. »

Voilà comme on traite morts et vifs dans une petite cité helvétique. A ce bel exemple de déférence collective à l'égard des particuliers, j'ajouterai un exemple non moins remarquable de déférence particulière à l'égard d'une collectivité.

Extrait de la presse espagnole :

« Manzanares (Ciudad-Real). — Depuis la mort de son père, en 1913, José Caba Alvarez, habitant de Manzanares, a assisté à 15.220 enterrements. Désireux de témoigner sa reconnaissance aux nombreuses familles de sa ville natale qui, à l'époque, avaient participé aux obsèques de son père, Alvarez s'était alors promis de suivre tous les cortèges funèbres de la localité. Il a souvent assisté à deux enterrements par jour. Agé aujourd'hui de quatre-vingt-quatre ans, il continue sans défaillance d'accomplir son vœu. »

Quant aux relations des individus entre eux, je ne saurais mieux illustrer la correction inégalable à laquelle elles atteignent dans l'hémisphère occidental qu'en reproduisant cette dépêche de New-York :

« Le hall d'un hôtel d'Oklahoma-City a été le théâtre d'un duel au couteau où Andrew Jackson Staggs, retraité, âgé de soixante-quatorze ans, a trouvé la mort. Selon un témoin, Staggs n'avait pas apprécié les plaisanteries d'un autre client de l'hôtel, Owen Nettles, cinquante-six ans, sur les bottes de cow-boy dont il était très fier. La querelle s'aigrit au point que le vieillard tira un couteau et défia son interlocuteur en combat singulier. Nettles, à son tour, sortit un couteau de sa poche.

» — Il est dur à ouvrir, dit-il ; si tu veux essayer...

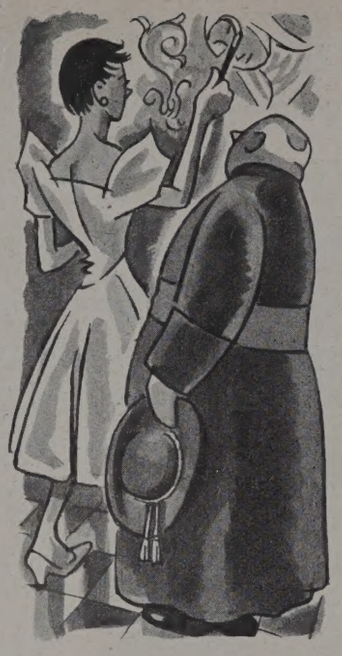
» Staggs prit obligeamment le couteau qu'on lui tendait, l'ouvrit et le rendit à son adversaire. Quelques instants plus tard, il en recevait une blessure mortelle. »

Un trait digne de l'antique...

« On ne perd jamais rien à être poli ! affirmait un quidam en présence de Tristan Bernard.

— Si, rectifia Tristan, on perd sa place dans le métro. »

Il arrive aussi qu'on perde la vie. Et après ? Ce n'est point de perdre qui importe, mais la manière.



Beaucoup de femmes qui portaient la culotte portent désormais le pantalon. Tous les attributs de l'autorité masculine passent ainsi d'un sexe à l'autre. Il en résulte des confusions navrantes et des quiproquos dramatiques. La situation, au demeurant, risque d'empirer depuis que certains hommes, invoquant les dispositions d'une loi dont je n'ai pas eu le loisir de vérifier l'existence, s'accoutrent de vêtements féminins.

L'affaire tient en quelques mots. On me l'a contée de la façon suivante :

La confrérie des Pénitents blancs, ayant décidé de restaurer la chapelle d'Eze, dans les Alpes-Maritimes, fit appel, pour l'exécution des fresques, à un peintre de grand talent, M. Michel-Marie Poulain. Vint le jour de l'inauguration ; Mgr Remond, évêque de Nice, se déplaça tout spécialement. Il admira le travail et, comme il était naturel, demanda qu'on lui présentât l'artiste. Celui-ci déféra incontinent au désir de Son Excellence : il apparut sous la forme d'une jeune femme grande et brune, qui, visiblement, s'équipait chez Fath ou Christian Dior.

Mgr Remond, ignorant que les peintres partageaient avec les ecclésiastiques le privilège de porter la robe en public, abusé de surcroît par la gorge postiche qui gonflait le corsage de M. Michel-Marie Poulain, se frotta d'abord les yeux. Mais, « rassuré » par un clin d'œil de son vicaire général, il prit héroïquement son parti de l'aventure et, sans se démonter, interrogea la ravissante créature sur le problème du jour : le port du pantalon par les femmes.

« Personnellement, avoua d'ailleurs Monseigneur, cela ne me choque pas du tout. Au contraire, je trouve cette mode très pratique. En tant qu'évêque, je n'ai donc rien à y reprendre. Mais, je peux bien vous le dire entre hommes, ça n'avantage pas du tout les femmes. » M. Michel-Marie Poulain approuva le plus gracieusement du monde, et les deux interlocuteurs se séparèrent, enchantés l'un de l'autre, dans le doux bruissement des soutanes et des jupons de soie.

Maintenant, une question : comment s'y reconnaître ?

Je n'ai aucune recette qui permette à coup sûr de distinguer l'homme sous le harnachement de la femme. Mais s'il s'agit de reconnaître un homme d'une femme quand tous deux portent un pantalon et bavardent ensemble, pas l'ombre d'une difficulté : la personne qui écoute, c'est l'homme.

On me signale que, vers la fin de l'année dernière, une thèse, dont l'importance n'a échappé à personne, sauf à moi, a été publiée par une certaine Mlle de Félice. Sujet de cet ouvrage remarquable : la morphologie de la Française. On excusera mon étourderie. Je ne supposais pas qu'une matière aussi délicate, à laquelle les poètes seuls me semblaient avoir le droit de toucher, pût servir de prétexte à des recherches scientifiques. Mlle de Félice n'a pas reculé devant ce sacrilège. Elle a parcouru la France de haut en bas et de long en large. Elle a examiné de même ses compatriotes, inspecté leurs appas et mesuré leurs charmes. Et, comme il s'agit d'une personne consciencieuse, elle a transmis à l'Académie des sciences, qui s'en est régalée, le fruit de ses passionnantes observations. Mieux : grâce à l'obligeance de ses correspondants étrangers, elle a pu soumettre au docte aréopage un tableau de mensurations féminines, qui souffre, certes, de graves lacunes, mais dont on ne saurait sous-estimer la portée internationale.

Je n'ai évidemment pas la prétention de résumer en quelques lignes le travail monumental de Mlle de Félice. Aussi m'en tiendrai-je à l'essentiel. En bref, les statistiques soigneusement établies par notre auteur révèlent que si la Française créditée de 53 centimètres a le buste plus long que la Lettonne (52 cm. 9), l'Allemande (52 cm 9) et l'Américaine (52 cm. 8), elle l'a beaucoup plus court que la Norvégienne (53 cm. 2). Elles nous fixent également sur la hauteur de quelques mollets européens, la Française se classant ici au dernier rang des compétitrices avec 21 cm. 8 et se laissant devancer par la Lettonne avec 22 cm. 2, l'Allemande avec 22 cm. 4 et la Norvégienne avec 22 cm. 6. Nos compagnes prennent, il est vrai, une revanche éclatante dans un autre domaine : les calculs de Mlle de Félice indiquent, en effet, qu'entre Rhin et Pyrénées les femmes ont la cuisse plus développée qu'en aucune autre région du Vieux ou du Nouveau Monde.

N'ayant eu sous les yeux que quelques éléments de l'enquête, je me garderai d'autant plus de contester ses conclusions que mon expérience personnelle ne m'autorise pas à les discuter. Je me demande, bien entendu, si, mise à part leur valeur ethnologique, culturelle et patriotique sur quoi profanes et experts s'accordent, les travaux de Mlle de Félice présentent un intérêt pratique. Mais il me plaît assez, j'en conviens, que l'Académie des sciences s'occupe à contrôler l'anatomie des filles d'Eve et à mesurer au millimètre ses différentes parties. C'est probablement moins dangereux que de jouer avec les neutrons. Et si nul n'en tire bénéfice, nul, du moins, n'aura motif de s'en plaindre.

La municipalité de Tilburg (Pays-Bas) a curieusement préludé à l'ouverture officielle de la belle saison. Le mois de juin ne lui disant rien qui vaille, elle a pris une mesure propre à limiter les effets classiques du printemps en interdisant à toute personne « de s'asseoir sur les bancs publics ou dans l'herbe si elle est en compagnie d'une personne de l'autre sexe ». Les couples mariés échappent toutefois à cette disposition rigoureuse sur présentation de leur livret de famille.

A n'en pas douter, il s'agit là d'une atteinte fort grave aux libertés fondamentales de l'individu. Et il devrait y avoir une cour de justice internationale chargée de réprimer de pareils abus de pouvoir. Mais peut-être le conseil municipal de Tilburg a-t-il voulu, dans sa haute sagesse, garantir ses administrés contre les désagréments d'unions hâtivement conclues sous la pression d'influences passagères. N'est-ce pas un acteur d'Hollywood qui, récemment, faisait entendre cette plainte amère : « Chaque fois que je rencontre une femme ravissante, ou elle est mariée ou je le suis » ?

Et n'est-ce pas un philosophe qui lançait cet avertissement : « Les femmes, c'est comme les autobus : celle qu'on attend n'arrive jamais » ?

Cette réflexion désabusée n'a pu venir qu'à l'esprit d'un homme trop défiant à l'égard des choses de l'amour. Il n'en reste pas moins que, dans ce domaine, la circonspection s'impose plus qu'en tout autre. Pour l'avoir ignoré, Mlle Barbara Hutton, qui inscrit un milliard de dollars à son actif et cinq divorces à son passif, donne de ses mésaventures conjugales une explication spirituelle mais navrante :

« Vous remarierez-vous une sixième fois ? lui demandait un journaliste.

— Et vous, répliqua-t-elle, jouerez-vous aux courses ?

— Oui.

— Vous arrive-t-il de gagner ?

— Jamais.

— Et vous continuez quand même ?

— Je ne peux m'en empêcher.

— Eh bien, pour le mariage, c'est exactement mon cas. »

Cette anecdote devrait inciter la jeunesse à contrôler plus étroitement son activité sentimentale et à réprimer les mouvements souvent désordonnés de son cœur. En voici une autre dont la valeur éducative n'est pas moindre et que rapporte la comédienne Arletty :

« Un monsieur se promène dans une rue. Il a l'air très content. Il tient un petit bout de papier sur lequel il lit, extasié : « Chéri, je » vous adore. Marions-nous vite. »

» Six mois plus tard, dans la même rue, le même monsieur tient un petit bout de papier qui, lui, n'est plus le même. Et, la mine soucieuse, il lit : « Une demi-livre de beurre. Deux » tranches de jambon. Pain. Ne pas » oublier la note du crémier. »

Restons-en là pour aujourd'hui.

Le Sceptique.

AUX QUATRE COINS DU MONDE ★

« EN BREF »

ENVOI DE FLEURS

VOILA dix ans, les avions de la R. A. F. parachutaient des vivres sur La Haye que les troupes hitlériennes en retraite venaient à peine d'évacuer.

Pour commémorer cet événement heureux, appel a été fait à cinq bombardiers britanniques qui, accompagnés d'avions à réaction, ont fait pleuvoir sur la ville une mitraille toute printanière. Bientôt un million de tulipes, de narcisses, de jacinthes jonchaient les rues de leurs pétales, à la grande joie des habitants de la capitale néerlandaise.

TOLERANCE ABUSIVE

DU fait que sa longueur dépasse 280 mm., le « 22 long rifle » échappe au décret qui interdit la vente libre des armes à feu « de poche ». Aussi est-il devenu l'arme préférée des apprentis gangsters, des agresseurs de chauffeurs... et des époux irascibles.

Ce redoutable engin a conquis une telle place dans la chronique criminelle que les pouvoirs publics ont fini par réagir. Les services compétents de l'Intérieur et de la Défense nationale se préoccupent d'en réglementer la vente, de façon que le « 22 long rifle » ne puisse être délivré sans la déclaration exigible pour les armes dites de défense.

LA VIE EN ROSE

IL n'est pas que des prophètes de malheur. En inaugurant le Comité national de la productivité, le commissaire général, M. Ardant, a donné comme objectif à atteindre par cet organisme le doublement, dans dix ans, du niveau de vie des Français.

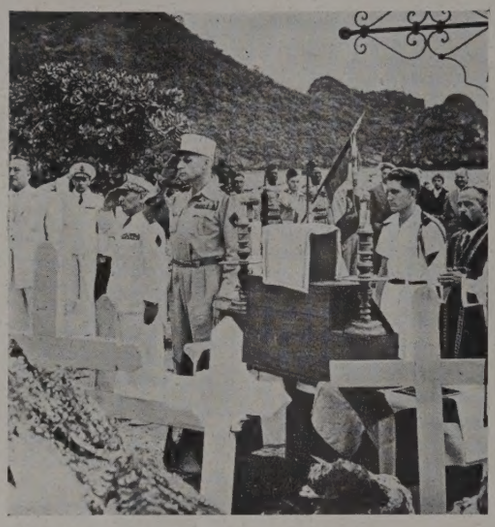
On n'est pas moins optimiste outre-Atlantique !... Devant la Chambre de commerce américaine, le président d'une puissante firme automobile a prédit que, d'ici 1975, le chômage ne serait plus qu'un mauvais rêve. Les foyers domestiques bénéficieront d'un confort inimaginable ; on se montrera du doigt les gens ne possédant qu'une voiture, car la majorité des familles disposeront de trois automobiles à moteur atomique ! Restera alors à régler le problème de la circulation...

PLUIES ATOMIQUES

LE gouvernement de Washington s'est vu intenter trois procès qui seront suivis avec curiosité. Arguant de « préjudices corporels » dont ils auraient été victimes du fait de pluies radioactives à la suite d'expériences atomiques déjà anciennes, les plaignants réclament à l'Etat des indemnités allant de 80.000 à 200.000 dollars !

LE PRIX D'UNE ERREUR

RECONNU innocent du crime qui lui avait valu dix ans de travaux forcés, Jean Deshays, le forçat réhabilité, a reçu 5.460.000 francs à titre de dommages et intérêts... Ce n'est pas trop cher payer les quatre années qu'il a passées indûment dans l'enfer du bagne !



HAIPHONG, 20 AVRIL. Tandis que nous abandonnons la ville aux Viets, le général Cogny rend un dernier adieu à nos soldats qui reposent dans le cimetière de cette baie d'Along où ils se sacrifièrent pour la France.

PARIS, 23 AVRIL. Venus inaugurer la Maison du Danemark, LL. MM. le roi Frederik et la reine Ingrid ont assisté, accompagnés du président et de Mme René Coty, à un concert donné par les musiciens de la radio danoise.

ROME, 29 AVRIL. Après quatre tours de scrutin laborieux, députés et sénateurs ont élu M. Gronchi, démocrate-chrétien, que l'on voit au fauteuil du Congrès, pour succéder à M. Einaudi comme président de la République.

CHARMANTS ENFANTS !

UN couple de paysans d'un kholkose avaient commis le crime de dissimuler une modeste provision de bois pour se chauffer durant l'hiver. Sur dénonciation de leur fillette âgée de treize ans, ils ont été arrêtés et condamnés à dix ans de déportation. Cet exploit, célébré par la presse soviétique, a valu à la jeune Sonia d'être citée à l'ordre de la Nation en même temps qu'on lui décernait, au Kremlin, l'insigne en or des « Pionniers ».

UN TEST

QUELQUES jours après la ratification des accords de Paris, les élections au Landtag de Rhenanie-Palatinat donnaient aux Allemands de l'Ouest une occasion d'exprimer leur sentiment à l'égard de la politique européenne du chancelier Adenauer et du règlement franco-sarrois. D'autant que cet Etat de la République de Bonn est limitrophe de la Sarre.

Or les chrétiens-démocrates, le parti du chancelier, sont sortis largement victorieux de cette épreuve, emportant 51 sièges sur 100, au lieu de 43 en 1954, tandis que les sociaux-démocrates, hostiles à l'accord sur la Sarre, perdaient deux sièges.

CHAMPS-ELYSEES

A l'occasion de la « Semaine de salut à la France », organisée par la municipalité de New-York, la voie principale de la grande cité américaine avait été provisoirement débaptisée. Ses plaques indicatrices portaient en effet le nom « Champs-Elysées ». Un nouvel exemple de la renommée mondiale que s'est acquise la belle perspective parisienne dont nous relatons ailleurs l'histoire.

BARRAGE

DES millions d'écoliers américains se voient inoculer actuellement le vaccin Salk contre la poliomyélite, dont l'emploi avait été provisoirement suspendu en raison des accidents dont ont été victimes des enfants soumis à ce traitement. Mais la fabrication en grande série de ce vaccin met abondamment à contribution les singes, que les laboratoires autorisés doivent se procurer, notamment dans l'Inde.

Le gouvernement Nehru, invoquant l'émotion qui s'est fait jour en Inde, laquelle porte une vive affection à la gent simiesque, a décidé d'établir des droits de douane prohibitifs sur l'exportation de nos « frères inférieurs ».

LE SECRET DE L'IMPOT

VOYANT dans cette mesure un moyen de limiter la fraude fiscale, l'Assemblée nationale avait voté l'affichage dans les mairies des impôts payés par les contribuables. Des protestations se sont fait jour, cette publicité, susceptible d'être utilisée parfois à des fins intéressées, étant de nature à déclencher la « guerre au village ». A deux reprises le Conseil de la République s'était refusé à avaliser cette mesure, le secret étant de règle en matière d'impôts. Devant cette résistance, les députés ont finalement renoncé à cet affichage. La liste des assujettis continuera d'être transmise par le fisc aux municipalités, qui pourront la communiquer aux habitants, mais le montant des impositions n'y figurera pas.

★ AUX QUATRE COINS DU MONDE DU 20 AVRIL AU 10 MAI

« EN BREF »

CONCURRENCE SERIEUSE

LA production automobile française a battu ses records, en mars dernier, en sortant 67.000 véhicules, dont 50.000 voitures de tourisme. Mais qu'elle ne s'endorme pas sur ses lauriers, car une concurrente redoutable se dresse à nos portes dans ce domaine. L'Allemagne occidentale nous a, en effet, ravi la seconde place sur le marché européen en produisant, l'an dernier, 518.000 voitures de tourisme contre 769.000 voitures anglaises... et 444.200 françaises. Rien que dans la petite Suisse — le plus grand pays importateur de voitures particulières — l'Allemagne de l'Ouest en a exporté, en 1954, 24.500 contre 5.175 sorties des usines françaises.

DONNANT, DONNANT !

AU cours de fouilles entreprises en 1950 dans l'île de Samothrace, une mission archéologique américaine mettait au jour une main de marbre qui fut identifiée comme appartenant à la Victoire, *l'un des plus purs joyaux du Louvre.*

Cette main vient d'être récupérée par notre musée en échange d'une frise de marbre découverte dans la même île en 1949 et qui figurera désormais au Metropolitan Museum de New-York.

CORVEE FACULTATIVE

DEUX douzaines de candidats, pour le moins, sont déjà inscrits dans la grande course académique qui se déroulera à l'automne pour combler les vides laissés par la disparition de cinq immortels. En vue de ce grand « event » littéraire, l'Académie française a fait connaître que les visites que rendent les candidats à leurs électeurs sont « facultatives ». Ce qui, en réalité, rompt avec une longue tradition à laquelle des écrivains de classe se pliaient malaisément.

SALAIRE VITAL !

IMPECUNIOSITE ou désœuvrement, l'ex-roi Farouk s'est mis à la recherche d'une position sociale. A cette nouvelle, un gros industriel de Colombie lui a proposé la direction d'une de ses usines, aux appointements royaux de 5.000 dollars par mois. De Rome, où il a élu domicile, l'ex-Majesté égyptienne a fait savoir prudemment à ce munificent employeur qu'il prendrait son offre en considération... en temps opportun.

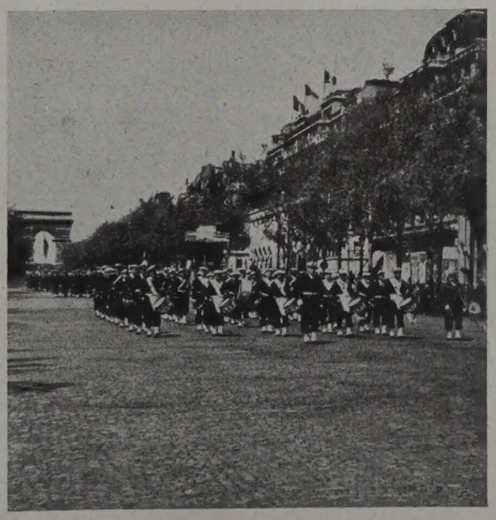
BUILDING SANS EMPLOI

ALORS que tant d'aspirants locataires courent les rues, il est, en France, un gratte-ciel qui cherche en vain preneur.

L'Etat ne sait comment se débarrasser de la tour majestueuse de 100 mètres édifiée à Amiens grâce à ses deniers. Les trente étages sont toujours vacants depuis 1953. Et le Conseil général de la Somme, à qui on l'offrait, en fin de compte, pour la bagatelle de 50 millions de francs afin d'y abriter les archives départementales, a lui-même décliné ce cadeau !

SAIGON, 30 AVRIL. Après les combats fratricides que se sont livrés les troupes régulières et les forces dissidentes du Bing-Xuyen, la cité de Cholon, incendiée, n'offre plus, autour de l'église, qu'un amas de ruines.

BONN, 2 MAI. L'accord étant réalisé entre M. Pinay, que l'on voit arrivant au palais Schaumburg, et le chancelier Adenauer sur la coopération franco-sarroise, l'ultime obstacle à la ratification des accords de Paris est levé.



PARIS, 8 MAI. Le 10e anniversaire de la Victoire, qui coïncidait avec la fête de Jeanne d'Arc, a été célébré. Le même jour, le chancelier Adenauer rencontrait, à Paris, ses collègues français, anglais et américain.

LA FIN D'UN SUPPLICE

ALLONS-nous vers une révolution dans la diététique ?

Jusqu'ici le martyre de l'obèse s'aggravait d'un autre supplice, étant donné le sévère régime auquel étaient condamnés ceux qui désirent se libérer d'un excès de graisse.

Or un espoir luit à leurs yeux. On ne leur propose rien moins que de remplacer le slogan « manger peu et boire moins encore » par « Mangez beaucoup et buvez abondamment ».

En bref, la suralimentation serait en voie de remplacer la diète dans les traitements amaigrissants si l'on suivait les préceptes d'un savant docteur de New-York qui fait autorité dans les Amériques en matière de diététique. Ledit Dr Pennington affirme, en effet, avoir fait maigrir de 4 à 6 kilogrammes par mois des centaines d'obèses en leur faisant consommer quotidiennement 600 grammes de viande, 180 grammes de beurre et du liquide à volonté.

Les obèses ne seront pas seuls à suivre avec intérêt la querelle entre les deux écoles. Les élégantes qui, pour conserver la « ligne », doivent s'astreindre au supplice de Tantale n'y resteront sans doute pas indifférentes.

PERIL JAUNE ?

UN million d'habitants en plus chaque année... tel est l'éloquent bilan présenté par l'actuel ministre de la Santé au Japon. Car, dans le prolifique Empire du Soleil Levant, où un enfant vient au monde toutes les dix-huit secondes, on a enregistré, en 1954, 1.765.000 naissances pour 720.800 décès seulement. De 72 millions d'âmes à la capitulation, la population nippone est montée à 88 millions et demi. Elle dépassera 100 millions d'ici dix ans. Une redoutable concurrence en perspective sur les marchés mondiaux !

INTOLERABLE !

LA recrudescence d'activité des hors-la-loi, dans le Constantinois, met en lumière les dessous d'une entreprise terroriste fomentée et soutenue de l'extérieur. Non seulement le trafic des armes clandestines s'intensifie entre la Libye et l'Algérie, mais il se confirme que les séparatistes nord-africains réfugiés en Libye y reçoivent une instruction paramilitaire avec la complicité des autorités. La protestation formulée, à Tripoli, par notre représentant ne suffira pas, hélas ! pour qu'un terme soit mis à cette immixtion d'un gouvernement étranger dans nos affaires intérieures. Ce qui est un défi à la charte de l'O.N.U., à laquelle la Libye doit d'être devenue un Etat souverain.

LA TUNIQUE DE NESSUS

EN Angleterre n'est pas roturier qui veut ! Un honorable député de Bristol à la Chambre des communes, M. Wedgwood Benn, voulait renoncer au titre de vicomte Stansgate qui doit lui revenir le jour où décédera son « paternel », élevé à la pairie en 1951.

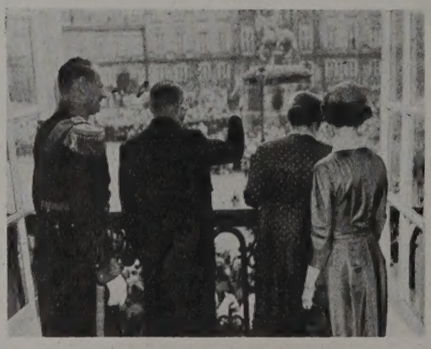
Mais la Chambre des lords, malgré l'avis favorable que lui avait fait tenir Sir Winston Churchill, a repoussé cette demande par 52 voix contre 24.

« Un roi peut abdiquer, un pair ne le peut pas », a constaté, non sans protester, le vicomte Samuel, qui soutenait la requête.

SUR LE « JEAN-BART », où il s'est embarqué au Havre, le président, qui a accordé un autographe à un marin, s'est rendu aux cuisines pour goûter à l'ordinaire de l'équipage (ci-dessous).

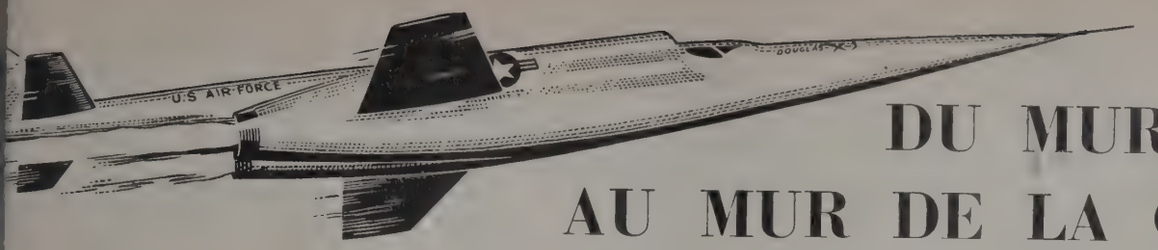
L'ÉMOUVANT ACCUEIL DES DANOIS AU PRÉSIDENT ET A Mme RENÉ COTY

A DROITE, du balcon, les souverains et leurs hôtes répondent aux vivats de la foule massée devant le palais royal, où le roi et le président se sont rendus en carrosse de gala. — CI-DESSOUS, la bienvenue de la jeunesse à Copenhague.



DIX siècles d'une amitié sans faille expliquent l'accueil enthousiaste que le Danemark a réservé à notre président de la République.

Trois jours entiers de liesse, trop vite passés, ont permis au président et à Mme René Coty d'admirer la sévère beauté des palais historiques et le charme pittoresque de la capitale. Ils ont pu apprécier également l'équilibre spirituel, moral et économique de ce petit peuple policé, laborieux et dynamique. Leur visite aura renforcé encore les liens politiques et culturels franco-danois et la coopération fraternelle des deux pays au sein de la communauté des peuples d'Occident soucieux de vivre et de prospérer en paix dans la liberté.



DU MUR DU SON AU MUR DE LA CHALEUR

Ce XXIe Salon va consacrer une sorte de « libération » ; le « mur du son » n'effraie plus personne. Le « Supermystère », le « Trident », le « Vautour », le « Gerfaut » seront là pour en témoigner, cependant que René Leduc se prépare à nous offrir un Mach 2 dans quelque temps, c'est-à-dire deux fois la vitesse du son.

Voilà qui donne tout son relief à cet emblème que le colonel Rozanoff (dont on a commémoré en avril le terrible accident) fit peindre à l'avant de son « Mystère IV » : une petite cloison de briques creuses volant en éclats...

Il consacrait en même temps cette image, si fausse mais si commode, de « mur » que l'on franchit, encore qu'il soit toujours devant l'avion comme le bourrelet de neige devant le chasse-neige. C'est, en effet, l'onde de choc, bourrelet d'air de forme voisine d'un cône créé par l'avion, qui va plus vite que le son.

La propagation du son est le frémissement naturel de l'air, puisque c'est elle qui nous apporte les bruits de la nature.

A des vitesses supérieures, l'air en avant du bolide *n'est pas « averti »*, il est surpris et devient *compressible*. Il offre alors une résistance à l'avancement, brusquement accrue du voisinage de cette vitesse, et sur la courbe de variation de cette « traînée » il y a une « bosse », de telle sorte que ce graphique lui-même rend déjà excusable le vocable de « mur ».

Lorsque M. Georges Glasser remit aux vingt-huit premiers aviateurs « supersoniques », à bord du « Vautour », construit par la S.N.C.A.S.O., la médaille gravée par Marcel Renard, où l'on voit l'aiguille du machmètre dépasser le « mach 1 » (vitesse du son), il leur dit :

« Le mur du son, réalité et symbole, barrière invisible, avec toutes ses *embûches*, a été vaincu par l'habileté des ingénieurs et l'audace des pilotes. » Il y avait donc des embûches... et l'exploit parut longtemps plus ou moins risqué. On ne savait point si la carcasse de l'avion y résisterait. Quel était donc le risque ?

LES « FEUX FOLLETS » DU TRANSSONIQUE

Arrivé au pied de la fameuse « muraille » dans la zone des vitesses transsoniques, l'avion n'éprouve pas seulement une très dure opposition de l'air compressible.

Les ondes de choc, avant de se fixer en avant et en arrière de l'aile, naissent aux endroits de survitesses (il y a toujours des survitesses locales dans un courant autour d'un obstacle, pile de pont ou rocher, dans l'eau, avion, dans l'air).

Ces petites ondes de choc locales se déplacent, perturbant la portance, qui s'effondre, et l'équilibre, qui se dérobe. L'avion pique ou l'aile bascule dans le « wing dropping »

Dans ce marécage aérodynamique de transition — qu'il faut bien traverser avant d'atteindre la sérénité apparente des vitesses supersoniques, et où la vitesse devient perfide comme les étangs — errent ainsi les ondes de choc locales, qui sont comme les feux follets de la compressibilité.

Alors l'avion frémit et vibre. L'ingénieur Jean-Charles Parot dit même qu'il « grogne » et que l'équipage traduit sa rébellion par des termes évocateurs : « zizi », « frou-frou », que l'ingénieur interprète de son mieux, en attendant de voir les bandes des enregistreurs de bord, afin d'apporter les remèdes.

NEVILLE DUKE, le chef pilote d'essai britannique bien connu, a fait récemment, aux commandes d'un nouveau chasseur d'interception supersonique Hawker, la magnifique démonstration d'un looping exécuté à une allure avoisinant la vitesse du son, mais dont le chiffre est tenu secret.

Etape par étape, il assainira ainsi le marécage, qui commence d'ordinaire aux huit dixièmes de la vitesse du son (mach 0,8) et se termine un peu au-dessus de mach 1.

L'EXPLOIT DU SUPER-MYSTERE

Il assainira et il rétrécira aussi cette zone désagréable où le désordre des filets d'air autant que les flexions et torsions de la structure peuvent inverser l'action des gouvernes, les ailerons surtout. De son côté, le pilote d'essai tâtera point par point de mach (1 % de la vitesse du son) ce dangereux passage, avec « des ruses de Sioux », comme disait Jacques Guignard.

Ainsi jugeait-on encore il y a peu de temps.

Or, au début de mars, dans un vol en palier, et sans utiliser la post-combustion, le commandant Bondier, qui a pris brillamment le flambeau des mains de Rozanoff, atteignait le « pied du mur » (mach 0,99) avec le « Super-Mystère » et, le lendemain, dépassait la vitesse du son, trois jours après le premier vol de cet appareil qui venait ainsi de révéler ses qualités.

D'où vient ce succès foudroyant ? De la science des ingénieurs et des pilotes, qui, pas à pas, ont défriché le transsonique et déjoué ses pièges.

Comment cela ? Par la finesse accrue, la flèche d'aile mieux adaptée, la minceur de l'aile et le dessin de l'avion avec de moindres courbures, et par l'emploi de la gouverne de queue monobloc rebelle aux inversions de commande par la suppression de plan fixe. Ajoutons-y le concours précieux des servo-commandes, qui laissent au pilote, avec une fatigue moindre, une entière sérénité de manœuvre.

On sait désormais dessiner les avions de telle sorte que le passage de la vitesse du son soit rapide et beaucoup moins désagréable.

LE MUR DE LA CHALEUR

Mais voici qu'apparaît à l'horizon des grandes vitesses un autre « mur », le *mur de la chaleur*, peut-être plus désagréable encore, car, si l'on peut « franchir » le mur du son, ce nouveau mur devient de plus en plus redoutable quand la célérité de l'avion croît. Yaeger s'en était déjà aperçu quand il vola à 2.540 km.-h. à bord du Bell S1, largué d'une forteresse volante : « Il faisait chaud dans la carlingue, racontait-il ensuite, le frottement de l'avion dans l'air ayant fait augmenter la température de plusieurs dizaines de degrés. »

Si, en effet, l'air qui s'écoule le long d'une paroi à des vitesses modérées tend à la refroidir (c'est le principe des radiateurs de moteurs), il advient, au contraire, qu'aux très grandes vitesses il produit un échauffement considérable.

De cet échauffement on eut, durant la dernière guerre, un exemple par les bombes volantes V2 lancées à la fin de 1944 par les Allemands sur Paris.

Lorsque ces engins pénétraient dans l'atmosphère et tombaient à une allure de près de 6.000 km.-h., dit-on, les parois, portées au rouge, faisaient parfois exploser prématurément leur charge.

On explique cela d'abord par la compression de l'air dans l'onde de choc. En arrière de cette onde, il ralentit, la perte d'énergie se manifestant par une élévation de température.

En second lieu, le fait d'arrêter le mouvement de l'air autour de l'avion par l'obstacle de ses surfaces porte cet air à une « température d'arrêt » supérieure à celle qu'il avait dans son mouvement.

De cette manière, à la surface du corps, la température augmente comme le carré du nombre de mach, c'est-à-dire de la vitesse de l'avion mesurée avec celle du son (à l'altitude considérée) comme unité. Cette température dépend naturellement aussi de celle de l'extérieur.

Quel est donc l'ordre de grandeur de cet échauffement par la vitesse ? Dans l'air à 0 degré, lorsque le nombre de mach atteint 1, 2, 3 et 4, la température de paroi atteint 55 degrés, 212 degrés, 483 degrés, 862 degrés. Dans la stratosphère, à —50 degrés (entre 10 et 12.000 mètres), on aura 44 degrés, 174 degrés, 398 degrés, 706 degrés, et, au bout d'un temps assez long, la diffusion de ces calories donnerait —14 degrés, 89 degrés, 268 degrés, 515 degrés. Il va sans dire que les sources intérieures de chaleur aggravent le cas (réacteur ou fusée), ainsi que la réfraction des rayons solaires à travers la verrière.

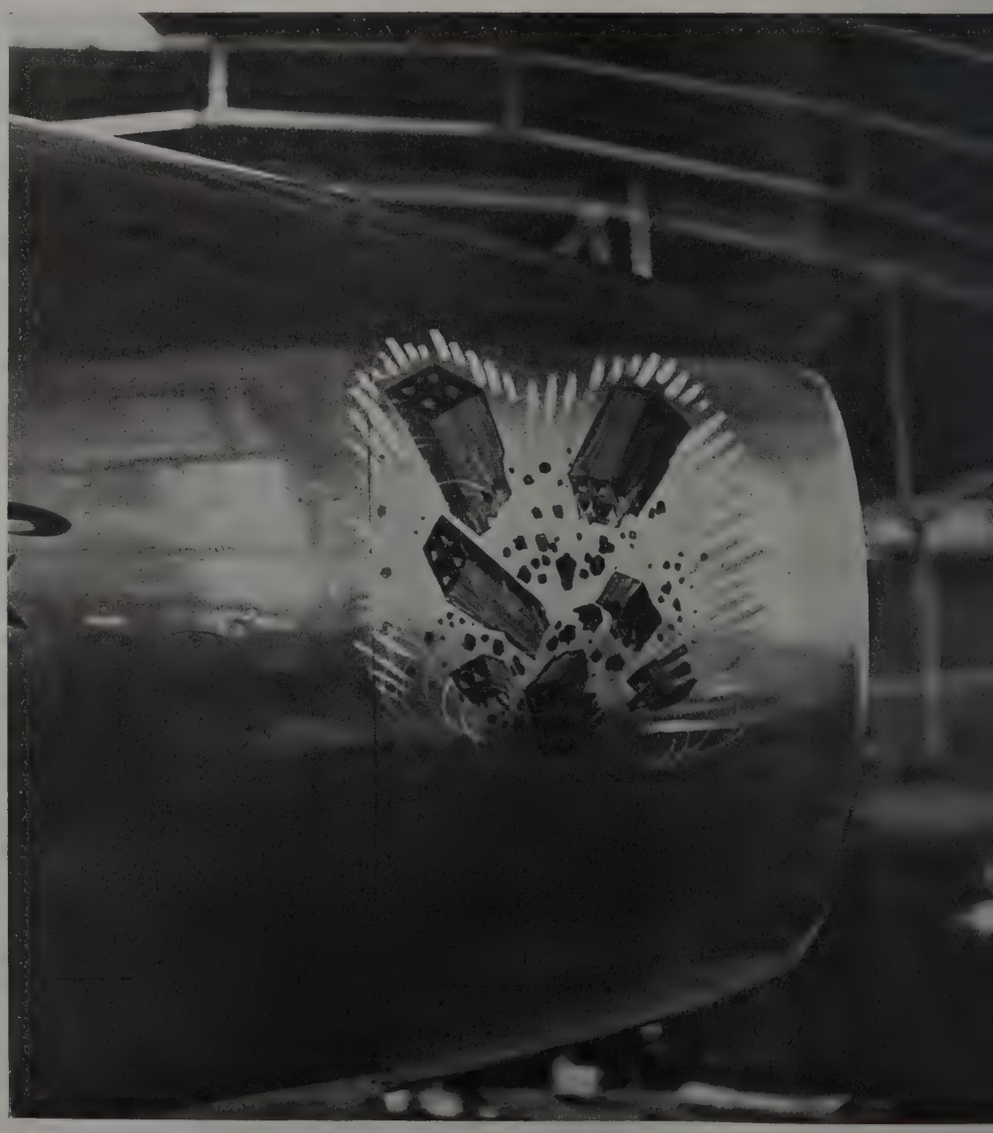
Mike Lithgow, le fameux pilote d'essai du Swift (Vickers), et recordman de vitesse pure en 1953, donnait une formule simple d'évaluation en divisant la vitesse vraie en milles par 100, le résultat étant en degrés Farenheit (soit 32 degrés et 212 degrés pour 0 degré et 100 degrés centigrades), et pour 1.200 km.-h. il trouvait 26 degrés centigrades.

Dans l'échange de calories entre la paroi de l'avion et l'air de la cabine, celui-ci devient si chaud qu'il ne peut plus assurer le refroidissement nécessaire à certains équipements.

Les réfrigérateurs du type classique ne sauraient suffire. L'utilisation de l'air ambiant devient impossible à des températures d'arrêt dépassant 150 degrés centigrades. Il faut trouver d'autres sources froides, car la structure ne peut servir que durant un court espace de temps, et l'usage du combustible comme source froide est adopté par le constructeur pour abaisser la température de l'huile. Il faut créer une source de froid artificielle à grand rendement, à volume et poids réduits, et ni toxique ni corrosive.

C'est à l'eau vaporisée qu'on s'est adressé avec le concours d'échangeurs.

La méthode a été adoptée pour le « Poignard volant », le Douglas X-3, l'avion le plus rapide du monde, qui consacre ainsi 20 % du poids de sa cellule aux dispositifs de refroidissement. Comme on s'en doute, cette recherche est une des pré-



LE COLONEL ROZANOFF, disparu il y a un an, avait fait peindre à l'avant de son « Mystère IV » une cloison de briques creuses volant en éclats, qui symbolisait d'une façon peut-être inexacte, mais frappante, le franchissement du mur du son.

occupations importantes des créateurs du S.O. 9000 « Trident », qui doit atteindre un mach de 1,5, et pour lequel la question a déjà quelque importance.

On estime — et c'est l'indication donnée aux médecins du Service de Santé de l'Air pour leurs recherches — que, dans les dix années à venir, le mach 3 (soit 3.200 km.-h. à 1.000 m. d'altitude) sera obtenu.

A ce moment, la température intérieure donnera de gros soucis pour l'organisme humain, car, avec 250 degrés de température de paroi, la vie ne serait possible que durant vingt minutes.

On peut, à cette occasion, en pensant aussi aux rayons cosmiques, évoquer un troisième mur, le « mur physiologique » ; mais, à ce propos, la parole est aux médecins.

Ils ajouteront bien d'autres inquiétudes, en rêvant d'une « médecine spatiale » pour les voyages interplanétaires, où l'homme apparaît déjà, par sa fragile nature, comme un frein au progrès, un *gêneur* dans la machine même issue de son intelligence.

Edmond Blanc.

LE S. O. 9000 « TRIDENT » (ci-contre) est susceptible d'atteindre en montée la vitesse transsonique. Le « Mystère IV » (ci-dessous en vol) a accompli des performances qui honorent grandement les ailes françaises.

DEMAIN DANS L'ESPACE SANS AIR, C'EST LE MOTEUR SEUL QUI VOLERA

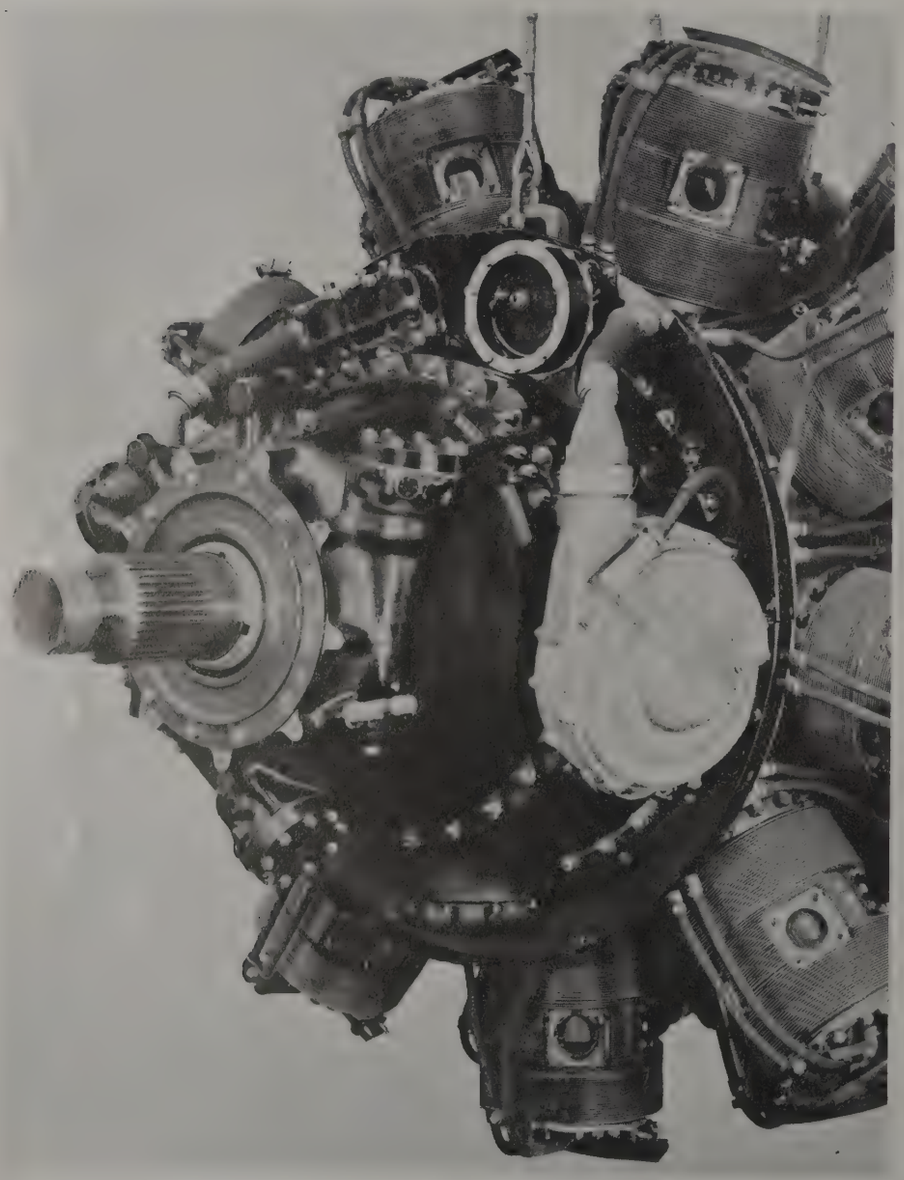
LA vitesse a des yeux de flamme : l'aile ne vit que par le moteur. Longtemps la flamme resta cachée au cœur du vieux moteur à explosion : à peine quelques lueurs visibles la nuit, à l'échappement.

LE MOTEUR A EXPLOSION

AU début, l'aile conservait une large avance sur le moteur valable, qui se fit longtemps attendre. Aujourd'hui, si les virtuoses de l'aérodynamique savent déjouer les premiers pièges de l'air en compression nous réservait encore des surprises... » De la sorte, on ne voyait point venir avant 1955 sa disgrâce... Elle n'est point consommée.

Il s'est bien défendu : d'abord avec le *turbo-compresseur*, qui lui a rendu une part de la puissance qu'il perd en altitude, où l'air le nourrit mal. Il peut ainsi travailler sans trop d'essoufflement jusqu'à 6.000 mètres.

LE MOTEUR A EXPLOSION, comme l'avait prévu M. Albert Caquot, n'a pas dit son dernier mot et rend encore de nombreux services à ses utilisateurs. Ci-dessous, le « Bristol » Centaurus 631.



sibilité, le constructeur demeure soucieux devant les problèmes nouveaux posés par la vitesse elle-même. Et voici que les progrès de la machine motrice devancent ceux de l'aile.

Le vieux moteur à quatre temps est-il donc abandonné ? Un ancien directeur de l'Aéronautique, l'éminent M. Albert Caquot, membre de l'Institut, nous disait voici cinq ans déjà que « le vieux moteur à explo-

LE MOTEUR A TURBINE

VINT alors la *turbine*, où les aubes d'une roue, dans la sérénité d'une rotation continue, sous la ruée des gaz issus de chambres de combustion, apportent l'énergie avec infiniment plus de régularité, de sécurité que les infortunés pistons, qu'un mouvement alternatif secoue et fait engendrer de fâcheuses vibrations.

La turbine anime ainsi l'arbre porte-hélice, cependant que les gaz éjectés sont utilisés pour ajouter à ces chevaux-vapeur une poussée. De la sorte, ce *turbo-propulseur* (qu'on appellerait mieux *turbo-hélice*) se signale par deux chiffres : ainsi le Bristol « Protens » donne 3.200 CV plus 320 kg. de poussée, ce qu'on traduit par une « puissance équivalente » de 3.780 CV.

Le turbo-hélice triomphe à bord du Superconstellation, du Viscount, du Britannia. Il conserve l'hélice, le plus souple des transformateurs d'énergie et beaucoup plus vaillante au décollage que les réacteurs purs ou « jets ». Enfin, il permet des altitudes de 8.000 à 9.000 mètres, et des vitesses de 750 km.-h., ce qui est déjà fort bien.

Entre cette machine et le vieux moteur s'est alors interposé le *moteur compound*, qui accouple le classique moteur à pistons à une turbine mue par l'échappement (et qui redevient ici humble servante), cela pour une notable économie de combustible, qu'une comparaison des rendements nous expliquera.

Le succès du Wright Turbo-cyclone, de 3.300 CV au décollage, a consacré la valeur de la formule et, par la même occasion, la survie de la machine classique, prévue par M. Albert Caquot. Voici ensuite la grande classe des réacteurs, où le jet puissant des gaz chauds propulse en sens inverse, par « réaction dite directe », la machine volante. Cette nouvelle utilisation de la flamme concerne trois catégories : le *turbo-réacteur*, le *stato-réacteur* et la *fusée*. Et là il s'agit d'une flamme énorme, de plusieurs mètres de long, jaillissant à l'arrière de la machine.

LE MOTEUR A TUYERE

DANS le turbo-réacteur, les chambres de combustion lancent leurs gaz brûlants sur une turbine et débouchent dans la tuyère. La turbine, animée ainsi au passage, a pour mission de préparer, en entraînant un compresseur (axial ou centrifuge), un air comprimé, nourriture plus riche apportée dans la chambre de combustion. Elle permettra, par l'inflammation du kérosène amené par les injecteurs, un plus grand volume de gaz brûlés au sortir de la tuyère.

Le turbo-réacteur est déjà un gros buveur de kérosène, mais il permet le vol à 12.000 mètres et à plus de 1.000 km.-h. En s'élevant à 13.000 mètres, il rattrape en grande partie son handicap de consommation sur le turbo à hélices.

A des altitudes supérieures et à des vitesses dépassant la vitesse du son, le stato-réacteur, appelé aussi *tuyère thermo-propulsive*, s'impose, dont la mise au point se poursuit sur les appareils de M. René Leduc. Cette tuyère ne comporte aucun organe mobile : simple tuyau convergent, puis divergent, avec chambre de combustion au centre, reçoit l'air par sa large ouverture avant, et la compression de cet air, indispensable pour obtenir un rendement acceptable, est automatiquement assurée par la vitesse, qui se met à son tour au service de cette flamme dont elle naît.

L'idée de la *compression par la vitesse* explique les débuts difficiles du stato-réacteur et fixe son avenir.

Elle en fait, certes, un *infirme au sol*, mais un triomphateur à bord des avions supersoniques.

La compression par la vitesse, nulle

au point fixe, atteint 2 à la vitesse du son (c'est-à-dire deux ou trois fois moins que dans les turbo-réacteurs), mais elle s'élève à 10 pour 2.500 km.-h.

La tuyère est fort gourmande en combustible. Voici comment elle se classe dans l'échelle des rendements globaux (rapport de l'énergie libérée par le vol à l'énergie fournie par l'essence ou le pétrole) : moteur à pistons, 26 % ; turbo à hélices, 25 % ; turbo-réacteur, 21 % ; tuyère thermo-propulsive, 17 %.

Nous avons fait le tour des machines alimentées par l'air ambiant. Mentionnons pour mémoire les pulso-réacteurs, semblables aux stato, à cela près que des volets s'ouvrent et se ferment automatiquement pour l'admission d'air. Leur réalisation se limite actuellement à de petites machines expérimentales.

LA FLAMME DANS LE VIDE

Voici enfin les réacteurs fonctionnant par éjection de gaz sans utilisation de l'air extérieur, et par cela même les seuls valables pour les voyages interplanétaires. Emportant avec eux leur comburant (c'est-à-dire leur oxygène), ils peuvent, dans le vide, brûler leur combustible.

Quand la fusée fonctionne dans le vide, la détente des gaz jaillissant de sa tuyère divergente est plus grande que dans l'atmosphère, où le jet heurte un milieu possédant une certaine pression.

Il s'ensuit que la poussée de la fusée, déjà indépendante du milieu ambiant, bénéficiera de l'altitude et augmentera avec celle-ci. C'est le seul moteur titulaire de cet avantage.

A ces indications générales, nous devons associer deux perfectionnements importants : la *post-combustion* et la *déviation du jet* des réacteurs. La post-combustion consiste à utiliser, avec d'autres brûleurs situés après la chambre de combustion habituelle, la partie (assez importante) de l'oxygène de l'air non brûlé. On peut accroître ainsi de 20 à 30 % la puissance. C'est, en somme, une flamme au bout d'une autre flamme.

Quant aux *déviateurs de jet*, qui « tordent » vers l'avant le jet des gaz s'échappant normalement vers l'arrière, ils réalisent un effet de freinage des plus précieux.

Actuellement, la tuyère Leduc et les fusées sont les grands champions de la vitesse. Une tuyère bien étudiée peut, à une vitesse de 2.500 km.-h., fournir une poussée de 62 kg. par kilogramme d'air absorbé, avec 3 kg. 5 de pétrole par heure et par kilo de poussée. Avec un diamètre d'entrée de 1 mètre, le débit d'air sera de 1 tonne par seconde ; et la poussée, de 64 tonnes. Il faudrait 10 ou 20 turbo-réacteurs modernes pour y parvenir.

VERS L'AVION SANS AILES

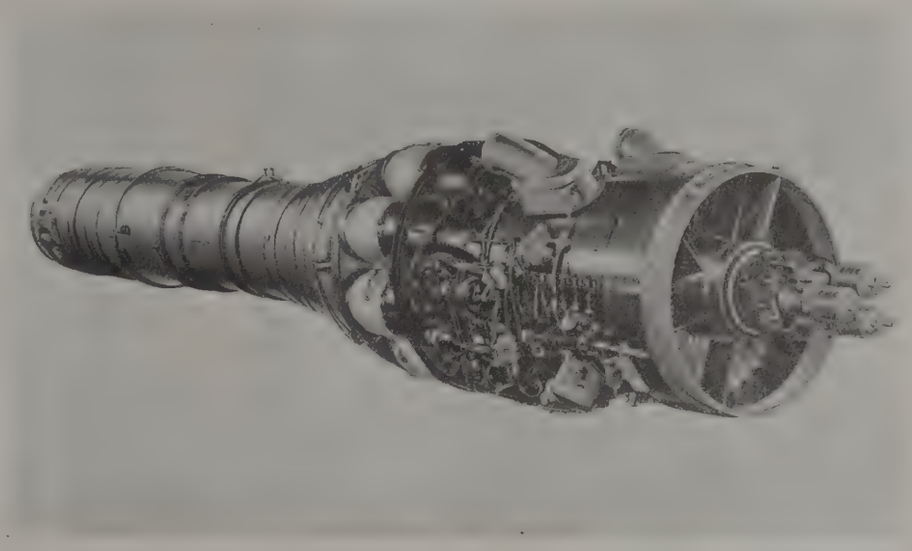
Le premier des avions-fusées, le Bell X-S1 de Yaeger, qui dépassa, voici quelques années, le « mach 2 », consommait 19 kilos de combustible par kilo de poussée et par heure, soit 20 fois plus qu'un turbo-réacteur.

Le SO-9000 « Trident », premier de nos avions-fusées, fait retentir les échos de sa prouesse du 3 mai en franchissant en montée le « mur du son ». Là se révèle tout le bouleversement apporté par les fortes poussées, quel que soit le type de réacteur et les associations qu'on peut faire entre turbo-réacteur, stato-réacteur et fusée, compte tenu de la très faible durée de fonctionnement de celle-ci.

Soulevés par leur flamme, on voit ainsi voler les avions « debout », la poussée étant supérieure à leur poids. On voit aussi, au fur et à mesure qu'ils vont plus vite, leurs ailes s'amenuiser. Les grands coursiers n'ont déjà plus que des moignons d'ailes. Et quand ils sortiront de l'atmosphère terrestre, l'aile, privée de tout effet sustentateur, n'aura plus de raison d'être. Dans les espaces sans air, c'est le *moteur seul* qui volera.

La Vitesse au front d'azur a des yeux de flamme.

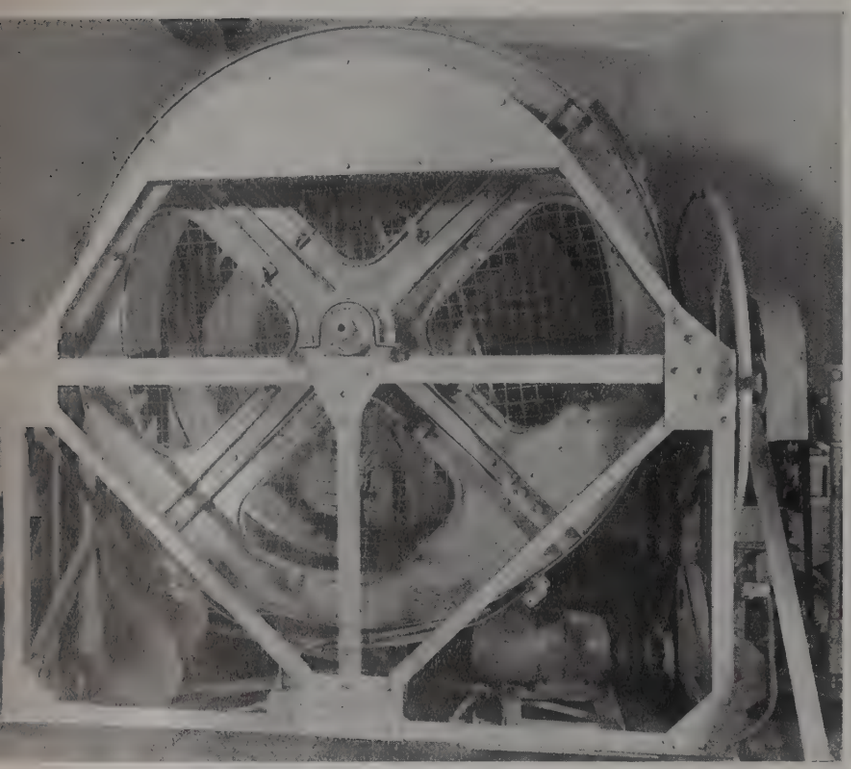
Edmond Blanc.



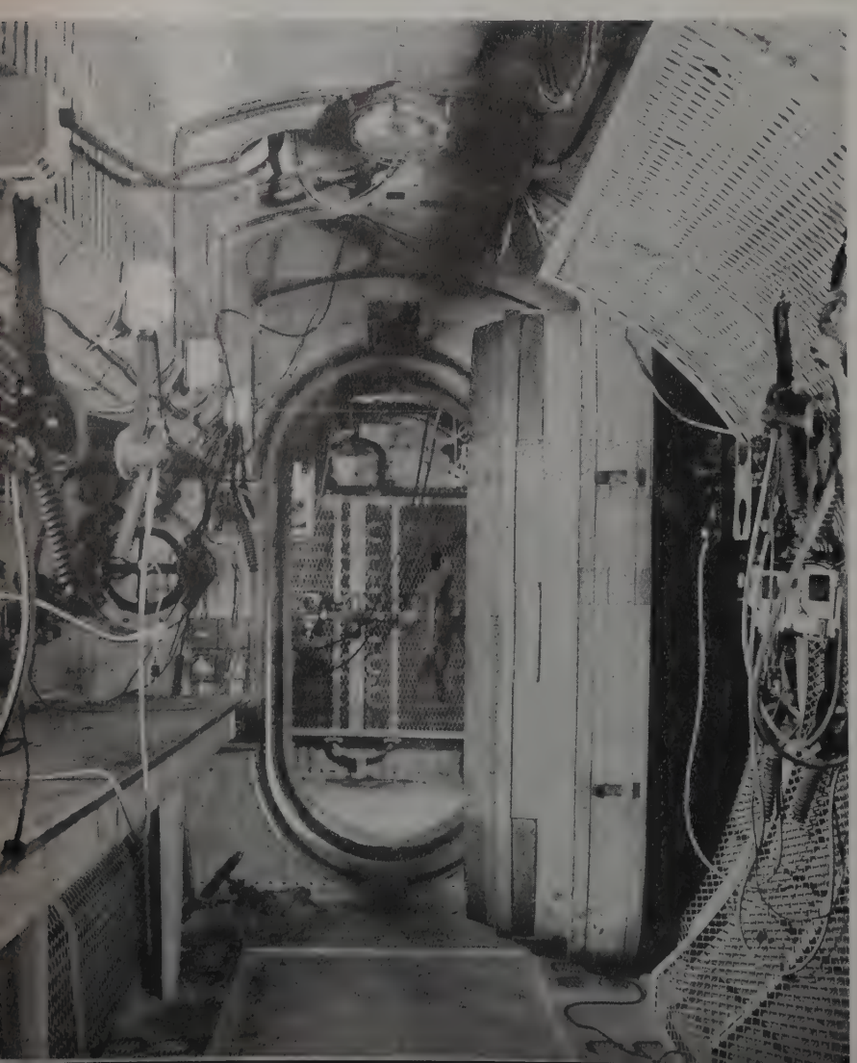
LA TURBINE, où les aubes d'une roue, dans la sérénité d'une rotation continue sous la ruée des gaz issus des chambres de combustion, apportent l'énergie avec infiniment plus de régularité que les pistons secoués par un mouvement alternatif générateur de fâcheuses vibrations, a succédé au moteur à explosion. Ci-dessus, le réacteur Rolls-Royce, qui a permis de battre le record de la vitesse.

LE BOMBARDIER MARTIN MATADOR B.61 est l'un des plus récents des avions-fusées. Navigant sans pilote, il est construit en sept parties, emballées dans des caisses qui ne sont réunies qu'au moment du lancement. Celui-ci est effectué d'une rampe mobile dont la surface n'excède guère celle de l'appareil. Ce bombardier, aidé au décollage par un rocket d'assistance et qui grimpe vers le ciel à une vitesse vertigineuse, équipe 2 escadres des Forces Aériennes Alliées Centre-Europe, qui constituent le plus important commandement aérien de l'O. T. A. N.

LA « MACHINE A MAL DE L'AIR » du Centre d'études de biologie aéronautique. Le siège contenu dans cet appareil tourne autour de trois axes de rotation. On peut ainsi faire subir au sujet en expérience des mouvements de rotation complexes, permettant en particulier l'étude en laboratoire du mal de l'air et de sa prévention. (Photo C. E. B. A.)



VUE INTERIEURE du caisson à dépression du Centre d'études de biologie aéronautique. Ce caisson permet non seulement de reproduire en laboratoire les dépressions rencontrées aux hautes altitudes, mais aussi les basses températures (jusqu'à —50 degrés) qui y règnent. (Photo C. E. B. A.)



PILOTE DE CHASSE muni de son équipement de vol. On distingue le casq anti-choc, les lunettes de protection, le masque inhalateur, les sangles du pa chute, le harnais fixant le pilote sur son siège éjectable, la Mae-We (Photo D. T. I. S. T. Aé. Section équipement.)

VITESSE ET ALTITUDE

L'ADAPTATION DE L'ORGANISME HUMAIN POS AUX MÉDECINS DES PROBLÈMES COMPLEXE

PAR J. COLIN

Assistant au Centre d'études de biologie aéronautique
du Service de Santé de l'Air

L'AVIATION a fait des progrès considérables depuis la dernière guerre mondiale. D'ores et déjà, des appareils ont atteint l'altitude de 20.000 mètres, passé le mur du son en montée et dépassé 2.000 kilomètres à l'heure en piqué. Mais tous ces progrès ont eu une répercussion sur les conditions de travail du personnel navigant, et les problèmes qui se posent aux médecins de l'Air pour permettre à l'homme de résister à ces conditions se sont multipliés et compliqués.

PROTEGER LES AVIATEURS CONTRE LES TROUBLES D'ALTITUDE

LE premier problème qui s'est posé, dès les débuts de la conquête de l'air, était celui de la vie en altitude. On sait que la vie n'est possible que si une quantité suffisante d'oxygène est fournie aux différents tissus de l'organisme. Cet oxygène existe en proportions définies dans l'air, et la respiration a pour but de le faire pénétrer dans le sang, qui le véhicule aux tissus. Le passage de l'oxygène de l'air dans le sang à travers les fines parois de l'alvéole pulmonaire suit des lois physiques d'après lesquelles une certaine pression est nécessaire. Or lorsqu'on monte en altitude, la pression barométrique diminue. La composition de l'air ne varie pas, mais, la pression de l'oxygène diminuant dans les mêmes proportions, la quantité d'oxygène délivrée aux tissus diminue, et des troubles de plus en plus graves apparaissent en même temps que l'homme s'élève.

La protection contre ces troubles consiste à faire respirer de l'oxygène. On a pu calculer, pour chaque altitude, la quantité d'oxygène nécessaire pour permettre une oxygénation convenable du sang. Au fur et à mesure de la montée un régulateur augmente automatiquement la quantité d'oxygène respiré, et l'homme peut ainsi atteindre sans présenter de trouble l'altitude de 12.000 mètres. Au début de la dernière guerre, ce plafond était suffisant, mais il s'est bientôt posé aux médecins de l'air le problème de protéger les occupants d'un avion volant à des altitudes supérieures.

La solution adoptée fut de pressuriser les cabines des avions. Pour cela, dans la cabine rendue étanche, un compresseur établit une pression supérieure à celle qui existe à l'extérieur. Théoriquement, pour avoir la meilleure protection, il suffirait d'établir par ce moyen, à l'intérieur de la cabine, une pression proche de celle qui règne au sol ; malheureusement, ce moyen est à écarter pour deux raisons, l'une mécanique : il est très difficile de réaliser une cabine parfaitement étanche et résistante et le compresseur serait trop lourd ; l'autre, physiologique : le risque de décompression explosive. La décompression explosive consiste dans la perte brutale de la pression régnant dans la cabine à travers une ouverture spontanée, ou, en temps de guerre, à la suite de l'impact d'un projectile. Lorsque l'ouverture est très grande, et c'est ce qui arrive fréquemment lorsque la verrière se fend, l'air de la cabine s'échappe de façon explosive et l'occupant est soumis, en un temps qui peut être d'un centième de seconde, à la dépression extérieure. De nombreuses expériences ont permis de préciser quelles sont les conditions de pressuration à établir pour que, même en cas de bris de la verrière, le pilote soit à l'abri de lésions. Le système actuellement employé consiste à établir dans la cabine une pression supérieure à celle qui existe dans l'atmosphère environnante, mais de telle sorte que le rapport entre ces pressions soit conforme à la loi établie expérimentalement. Le plafond de vol est toujours de 12.000 mètres, mais le confort est beaucoup plus grand.

A 19.000 METRES LE SANG SE MET A BOUILLIR

POUR s'élever plus haut, tout en conservant la même sécurité à l'égard des décompressions explosives, il devient nécessaire de se tourner vers un nouveau mode d'inhalation d'oxygène. La respiration d'oxygène pur à la pression ambiante étant limitée à l'altitude de 12.000 mètres, la solution qui est apparue était d'augmenter la pression de l'oxygène respiré. Malheureusement, lorsqu'on augmente la pression dans les poumons, si l'oxygénation du sang est meilleure, de nombreux troubles physiologiques viennent en limiter l'utilisation. La cage thoracique se dilate, le masque se décolle sous l'effet de la pression, la respiration devient pénible. Toutefois, en limitant la pression à environ 20 millimètres de mercure, la respiration est possible pendant des temps limités, et le plafond de vol peut être porté à 15.000 mètres environ.

Si l'on essaie d'augmenter la pression d'oxygène dans les poumons, le sang est chassé du tronc vers les membres, la pression sanguine s'élève dans les vaisseaux et, sous l'effet de cette pression, le plasma passe dans les tissus ; la perte de sang circulant ainsi réalisée amène fatalement une syncope. Du reste, même s'il était possible de résister à cette respiration sous pression, à l'altitude de 19.000 mètres le sang et les liquides organiques entreraient en ébullition à la température du corps. Il était donc nécessaire de trouver un nouveau système de protection. Deux solutions sont possibles : la première consiste à enfermer le sujet dans un scaphandre étanche dans lequel on réalise la pression nécessaire. Cette solution est séduisante, mais la réalisation mécanique d'un tel scaphandre est très difficile, car, sous l'effet de la pression, il devient rigide et les mouvements du pilote sont considérablement gênés. D'autre part, il est nécessaire de réaliser une ventilation convenable de l'enceinte close qu'il représente, sans quoi la sueur s'accumule et condamne l'occupant à un bain de pieds ou un bain de siège rapide. La seconde solution est représentée par le vêtement pressurisé. Ce vêtement consiste, d'une part, en un casque hermétiquement clos enfermant la tête du pilote et dans lequel on envoie de l'oxygène pur à une pression convenable, et, d'autre part, en une combinaison en nylon qui, par un système ingénieux, se resserre sur le corps tout entier à mesure que l'altitude augmente, et réalise ainsi une contre-pression mécanique empêchant la cage thoracique de se dilater, le sang de refluer dans les membres ou d'entrer en ébullition. Cette combinaison, très légère, est confortable non gonflée et, gonflée, n'apporte qu'une gêne limitée aux mouvements du pilote. Grâce à un tel système, l'homme peut s'élever sans danger à des altitudes supérieures à 10.000 mètres, l'altitude maximum atteinte en caisson étant de 35.000 mètres.

OU L'OXYGENE CHASSE L'AZOTE

MAIS lorsqu'on s'élève en altitude, la diminution de la pression barométrique n'agit pas seulement par la diminution concomitante de la pression d'oxygène. Cette diminution de la pression barométrique agit pour son propre compte en dilatant les gaz contenus dans le corps humain. Les gaz contenus dans l'organisme sont, soit des gaz dissous dans les liquides organiques, soit des gaz contenus dans des cavités closes, telles que l'oreille moyenne ou l'appareil digestif.

Parmi les gaz dissous dans l'organisme, le plus important est l'azote. Lorsque l'altitude croît rapidement (c'est ce qui se passe avec les avions actuels), sous l'influence de la diminution de la pression, cet azote tend à se dégager sous forme de bulles, provoquant des troubles variés, tantôt bénins, parfois mortels. Pour éviter ce danger, la méthode actuellement employée consiste à faire respirer au pilote, avant le vol à haute altitude, de l'oxygène pur au sol pendant au moins une heure. Pendant cette respiration d'oxygène pur, l'azote s'évacue lentement, sans formation de bulles, et pendant la mission à haute altitude on ne craindra plus son dégagement, puisqu'il n'y en aura plus dans le corps. Cette méthode, employée dans toutes les aviations, est appelée « dénitrogénation ».

La dilatation des gaz enfermés dans les cavités closes de l'organisme est à l'origine surtout de l'otite et de la sinusite dite « barotraumatique », ainsi que de troubles intestinaux. L'avion à haute performance n'apporte rien de particulier à ces phénomènes bien connus.

A côté de ces problèmes posés par la diminution de la pression barométrique en altitude, d'autres facteurs vont survenir demandant des solutions particulières.

LA LUTTE CONTRE LE FROID ET LA DEFENSE DE LA VUE

L'UN de ceux-ci, connu depuis longtemps, est le froid. On admet généralement que l'air se refroidit de 1 degré par 100 mètres d'air sec. Par un état hygrométrique moyen, il existe dans nos régions, à 6.000 mètres, une température inférieure de 30° à 40° à celle qui règne au sol. A 10.000 mètres, la température devient relativement stable à —56° C.

La protection contre ces basses températures est réalisée à l'intérieur de l'avion par la climatisation ou le port de combinaisons chauffantes. En cas d'abandon de l'avion, par des vêtements protecteurs, d'un isolement suffisant.

Les problèmes posés par le vol à haute altitude ne s'arrêtent pas là. La protection de l'appareil visuel, l'organe des sens le plus vital pour le pilote, se pose de façon aiguë du fait de l'augmentation considérable de l'intensité lumineuse et, en particulier, de l'augmentation de rayons ultra-violets et de rayons infra-rouges. La mise au point, d'ailleurs très difficile, d'écrans protecteurs permettra d'éviter les brûlures très graves provoquées, en particulier, par les rayons infra-rouges. Un autre phénomène, inattendu et très curieux, est celui qui est provoqué par l'absence de tout point de repère en haute altitude. Au sol, l'œil au repos est au point à l'infini ; en altitude, il ne peut plus s'y mettre, et l'aviateur est incapable de distinguer un autre avion entrant dans son champ visuel. La solution envisagée actuellement pour protéger contre ce phénomène est de projeter sur les parois de la verrière de l'avion des images virtuelles situées à l'infini et servant ainsi de points de repère fictifs à l'œil.

DEUX NOUVEAUX PROBLEMES : RAYONS COSMIQUES ET OZONE

A COTE de ces facteurs, deux nouveaux problèmes vont, dans un proche avenir, préoccuper les médecins de l'air : les rayons cosmiques et l'ozone.

Les rayons cosmiques sont constitués par des particules : protons, neutrons, particules alpha et noyaux lourds. Ces particules se déplacent dans l'espace interplanétaire à des vitesses extrêmement élevées, donnant une très grande pénétration aux rayons cosmiques. On peut comparer leur passage à travers l'atmosphère terrestre au passage à travers une plaque d'acier de 90 centimètres d'épaisseur.

On mesure l'intensité des rayons cosmisques grâce à leur propriété ionisante, comme pour les rayons X, et l'unité de rayonnement employée est également le Roentgen. On a pu de cette manière établir des unités de l'intensité de rayonnement cosmique en fonction de l'altitude et étudier en laboratoire le comportement d'êtres vivants soumis à des rayonnements semblables. Il est très difficile de faire une comparaison précise, cependant, car les rayons cosmiques ont des propriétés différentes des rayons X employés. On a pu toutefois établir avec suffisamment de certitude qu'un pilote passant mille heures par an à 18.000 mètres ne recevrait que la moitié de la dose de rayonnement considérée comme sans danger. Aucune donnée précise n'est connue pour des altitudes supérieures.

La toxicité de l'ozone amènera à abandonner l'usage de cabines pressurisées et obligera à employer des cabines étanches. En effet, au-dessus de 21.000 mètres, la compression de l'air extérieur dans la cabine augmentera de façon dangereuse la proportion d'ozone. Le danger de décompression explosive devenant ainsi impossible à écarter, il sera nécessaire de mettre au point des scaphandres.

LA CENTRIFUGEUSE ET L'ETUDE DES EFFETS DE L'ACCELERATION

AU temps des premiers avions entoilés, les évolutions étaient limitées. Actuellement, les avions métalliques permettent des évolutions serrées qui, par les forces centrifuges mises en jeu, entraînent des troubles importants. En dehors de ces évolutions : virages, piqués, tonneaux, res-

sources, etc., les départs catapultés ou assistés par fusées, les atterrissages freinés, les « crashs » ont posé le problème de la protection de l'homme contre les accélérations. Les accélérations ont une action différente sur l'organisme, suivant qu'il s'agit d'une accélération de courte durée ou d'une accélération de longue durée.

Les accélérations de longue durée, c'est-à-dire durant plusieurs secondes, sont celles que l'on peut voir au cours des évolutions que l'on peut qualifier de normales : virage serré, ressource, looping. Au cours de ces manœuvres, la force centrifuge s'exerce le plus souvent sur l'organisme le long de son axe longitudinal, entraînant le sang vers la partie inférieure du corps. La partie supérieure du corps se vide, en quelque sorte, progressivement de son sang, et le pilote, plaqué sur son siège, verra sa vision s'obscurcir — c'est ce qu'on appelle « le voile gris ». Puis, le sang ne parvenant plus aux yeux, il perdra totalement la vision, c'est « le voile noir ». Si l'accélération poursuit son effet, le sang ne parviendra plus au cerveau, et c'est la perte de conscience.

Lorsque l'accélération diminue, puis cesse, tout rentre dans l'ordre.

Plus rarement, l'accélération exerce son effet dans l'autre sens, entraînant le sang vers la partie supérieure du corps. Le pilote a, à ce moment, l'impression pénible que sa tête va éclater, et l'on observe parfois « le voile rouge », dont on explique mal la formation.

Les accélérations qui s'exercent suivant un axe transversal du corps n'entraînent que peu de phénomènes et sont beaucoup mieux supportées.

Afin de mieux étudier les accélérations, les laboratoires de physiologie aéronautique possèdent des centrifugeuses humaines, qui sont de gigantesques manèges. L'homme est placé dans une nacelle située au bout d'un bras tournant à grande vitesse. Tous les paramètres physiologiques : tension artérielle, tension veineuse, respiration, électrocardiogramme, etc., sont enregistrés et étudiés.

POUR QUE L'ORGANISME HUMAIN TOLERE MIEUX LES ACCELERATIONS

ETANT donné l'importance des manœuvres pendant un combat aérien, on a cherché à augmenter la tolérance humaine aux accélérations. Tous les pilotes de chasse connaissent bien les manœuvres destinées à augmenter la tolérance par la contraction musculaire. Les techniques exactes sont souvent variables d'un individu à l'autre. La plus répandue est la manœuvre M-I. Le pilote enfonce la tête et le cou entre les épaules, se penche en avant, contracte ses muscles et expire de façon lente et régulière, au besoin il grogne ou hurle dans son micro pour maintenir sa glotte ouverte. Le gain de tolérance est appréciable, mais cette manœuvre est fatigante et accapare l'attention du pilote. C'est pourquoi on a cherché d'autres moyens. Le plus employé est la combinaison anti-G. Cette combinaison consiste en un certain nombre de vessies de caoutchouc entourant l'abdomen et les membres inférieurs. Lorsque l'accélération dépasse une certaine valeur, une soupape tarée envoie de l'air sous pression dans les vessies, qui compriment la partie inférieure du corps, empêchant ainsi le sang d'y refluer, et, en écrasant partiellement les artères de ces régions, élève, par voie réflexe, la pression artérielle dans la partie supérieure du corps.

Un autre moyen, non encore utilisé de façon courante à cause des complications techniques qu'il entraîne, est le pilotage couché. Les accélérations longitudinales sont ainsi remplacées par des accélérations transversales, beaucoup mieux supportées.

Le problème des accélérations de courte durée, c'est-à-dire inférieure à la seconde, est très différent. Il n'y a plus de déplacement sanguin, à cause de la viscosité, et la résistance humaine est très supérieure.

Les accélérations transversales : cas du départ catapulté, de l'atterrissage freiné, de l'accident, sont supportées de façon surprenante. De longues études ont permis de voir que, convenablement fixé sur son siège par un système de harnais, la tête protégée par un casque, un sujet peut supporter l'accélération d'un avion volant à 300 kilomètres à l'heure arrêté en une douzaine de mètres.

L'étude des accélérations de courte durée longitudinale a permis de mettre au point les sièges éjectables, qui sont le seul moyen de quitter un avion rapide en vol.

COMBINAISON VENTILEE, PROTECTION A TOUTES FINS

LE vol à grande vitesse pose le problème de la protection de l'équipage contre la chaleur. En effet, du fait des frottements aérodynamiques, un avion très rapide s'échauffe de façon considérable.

C'est ainsi qu'un avion volant près du sol à Mach 3 (trois fois la vitesse du son) aurait une température superficielle supérieure à 500°C. Les avions actuels ne résisteraient pas à de telles températures, mais il faut envisager dans un très proche avenir des températures de l'ordre de + 70° C dans la cabine, ce qui représente la limite permise à ce moment pour les instruments de bord. On voit donc la complexité du problème : il faut envisager de protéger l'occupant contre la chaleur régnant dans l'avion, contre le froid de l'altitude s'il doit s'éjecter, et même contre le séjour dans l'eau glacée s'il doit se jeter en parachute au-dessus des mers froides. Ce tour de force a été possible par la mise en jeu de ce qu'on appelle une combinaison ventilée.

Cette combinaison permet de faire circuler, entre les vêtements de protection contre le froid et une combinaison étanche flottante, de l'air sec à une température convenable.

Un équipement de ce type a permis expérimentalement de protéger un homme pendant deux heures dans l'eau glacée, pendant une heure dans l'air à — 30° C, et trois heures à + 70° C.

L'ŒIL BATTU DE VITESSE PAR L'AVION

MAIS les vitesses élevées posent aussi des problèmes, pratiquement insolubles. La couche d'air qui se forme en avant du pare-brise dévie les rayons lumineux et provoque des erreurs dans l'estimation de la position exacte des objectifs. Mais ce qui est plus grave, c'est que la vitesse est telle que pendant l'élaboration psychophysiologique d'une réaction, comme, par exemple, une manœuvre à la vue d'un autre avion, la distance parcourue est considérable. Ainsi, un avion volant à 2.400 km.-h. aura parcouru 320 mètres avant que la rétine ait perçu un objet. Il aura encore parcouru 800 mètres avant que le cerveau ait reconnu l'objet. Donc l'avion aura parcouru 1.120 mètres avant que l'aviateur reconnaisse l'objet entré dans son champ visuel. Le temps de réagir, et l'avion aura parcouru 1.400 mètres.

Une autre conséquence du vol à grande vitesse et à haute altitude est la possibilité, au cours de certaines évolutions, de la suppression de la pesanteur. Le pilote, privé de ses références habituelles, n'aura plus que la vue pour le renseigner sur sa position dans l'espace, et si une telle situation se prolonge, des vertiges terribles viendront peut-être annihiler ses possibilités.

L'AVIATION MILITAIRE
EN PLEINE RÉVOLUTION

C'EST une des servitudes les plus fâcheuses de l'aviation militaire, au moment où son matériel approche de la perfection dans une voie qui recueillait quelques années plus tôt l'adhésion générale, que de se trouver dans l'obligation de tout recommencer. L'aviation française n'y échappera pas plus, au cours des prochaines années, que les aviations étrangères.

LES REALISATIONS FRANÇAISES

LES constructeurs aéronautiques français n'ont jamais présenté, depuis 1945, un ensemble de qualité comparable à celui qu'ils exposent et font voler à ce XXIe Salon.

Limitée volontairement à l'aviation d'interception et à l'aviation tactique, et laissant aux possesseurs de bombes atomiques et thermonucléaires le soin de construire les bombardiers stratégiques qu'elles équiperaient, l'aviation française a obtenu dans les deux classes retenues par elle des succès qu'on n'aurait pas espérés il y a deux ans.

L'intercepteur qu'elle construit actuellement en série est le Mystère IV A, de 7.400 kilos, équipé d'un réacteur Hispano Tay, puis Verdon, de 3.500 kilos de poussée ; la version IV B, équipée d'un SNECMA Atar 101-G à post-combustion, commandée en série, suivra la première.

La réalisation du Mystère IV est un très gros succès de la construction aéronautique française. Le premier vol date de septembre 1952, à une époque où se faisait sentir depuis longtemps la nécessité de remplacer d'urgence les intercepteurs de toutes les aviations européennes de l'OTAN, surclassés par les Migs soviétiques, qui venaient de se mesurer en Corée contre les Sabres américains. Avec le Vickers Swift et le Hawker Hunter, dont les premiers vols précédaient de quatorze et de quinze mois celui du Mystère IV, la construction aéronautique britannique détenait une grosse avance. Ce n'est pas sans difficulté que l'appareil français obtint une commande « off-shore », que les détails probables de sa mise au point et de sa construction de série n'encourageaient guère à accorder.

Aujourd'hui, le Mystère IV équipe sans incident les premières formations françaises, alors que de très grosses difficultés ont été rencontrées dans la mise au point des intercepteurs britanniques. A la fin de 1954, la presse, du quotidien à grand tirage jusqu'au sévère « Times », présentait sous les couleurs les plus noires l'état du réarmement aérien ; le gouvernement était interpellé aux Communes ; les ministres responsables devaient reconnaître que les défauts signalés affectaient gravement, et probablement de manière définitive, la valeur militaire des deux appareils, dont l'un, le Hawker Hunter, avait été retenu pour la construction sous licence en Belgique et aux Pays-Bas. L'aviation française est aujourd'hui la seule à sortir en série un intercepteur qui puisse tenir les promesses du prototype et concurrencer les Sabres et les Migs.

Les prototypes en construction atteindront tous les vitesses supersoniques.

Dassault a cherché le résultat dans deux voies différentes : celle du Mystère XX avec voilure à plus grand angle de flèche et réacteur de poussée accrue ; celle du Dassault 550 à voilure en delta. Les deux solutions ont été également retenues en Amérique sur deux appareils actuellement construits en série ; la première est celle du North American Super Sabre, succédant au Sabre ; la deuxième, celle du Convair F-102.

On sait, au contraire, que l'emploi du statoréacteur a été préféré sur le prototype Leduc 0-22, le premier des intercepteurs que sortira ce constructeur. L'appareil doit voler à la fin de l'été. La voilure mince, en flèche, porte les réservoirs de carburant à ses extrémités. L'appareil moteur est la combinaison d'un turboréacteur SNECMA Atar, qui assure le décollage autonome en suppléant alors le statoréacteur, dont la poussée s'annule. On en attend une vitesse maximum de plus de 2.000 km.-h. ; la performance la plus remarquable est probablement la vitesse ascensionnelle de 400 mètres à la seconde, près de dix fois supérieure à celle des intercepteurs actuels.

La dernière solution, celle de la fusée comme moteur principal et du turboréacteur pour la croisière, a été admise sur le Trident de la SNCASO. Equipé de deux turboréacteurs Turboméca Marboré de 400 kilos de poussée chacun, montés en bout de voilure,

AVEC LE VICKERS SWIFT, dont les premiers vols précédaient de plus d'un an la sortie du Mystère IV français, la Grande-Bretagne détenait dans l'aviation de chasse une avance importante.

LE VAUTOUR de la SNCASO a été le premier biréacteur français à dépasser la vitesse du son. Il pourrait transporter une bombe thermo-nucléaire à 2.500 kilomètres.

il avait fait son premier vol en mars 1953. En septembre 1954, il a volé avec son moteur-fusée SEPR, puis, en mars 1955, avec deux turboréacteurs Viper de 745 kilos de poussée, construits sous licence par Dassault. Très largement supersonique, le Trident préfigure un intercepteur léger de construction très avancée.

Le biréacteur à missions multiples, représenté en France par le Vautour de la SNCASO, actuellement construit en série, jouit d'une faveur croissante, qui tient à la variété des missions qu'on peut demander à un appareil relativement économique, dont la vitesse atteint celle des intercepteurs.

Le plus ancien avion de cette formule, l'English Electric Canberra, vole depuis 1949; il a été jugé assez intéressant pour que l'aviation américaine en fit acheter la licence par Martin.

Deux autres biréacteurs, aux performances plus élevées, sont construits actuellement en série aux Etats-Unis. Le premier, le Mac Donnell Voodoo, est un chasseur-bombardier stratégique de l'U. S. Air Force, d'une quinzaine de tonnes ; il peut emporter une bombe atomique. Le deuxième, le B-66, est commandé à Douglas à la fois par l'aviation et la marine américaines, dont il sera le plus gros des appareils embarqués ; il emporte également la bombe atomique et atteint 37 tonnes en version terrestre.

Le Vautour, dernier conçu des appareils de cette formule, semble particulièrement réussi. Logeant ses deux réacteurs en fuseaux collés sous l'aile, il peut être équipé indifféremment des plus puissants. Il a été le premier biréacteur français à franchir la vitesse du son.

Le succès incontestable du Vautour tient d'abord, certainement, à ce que le constructeur a su pleinement exploiter les avantages de la formule et choisir son programme en évitant les erreurs de ses devanciers. Il surclasse nettement un Canberra, dont la voilure nous paraît aujourd'hui inutilement développée au détriment de la vitesse, de 200 à 250 km.-h. plus faible que celle du Vautour ; il surclasse de même, en rendement, un Douglas B-66, dont les 37 tonnes ne se prêtent pas davantage au dépassement de la vitesse du son. Mais la réussite exceptionnelle du Vautour, qui pourrait lancer la plus puissante des bombes atomiques tactiques et très probablement une bombe thermonucléaire sur un objectif à 2.500 km., a été grandement facilitée par l'allégement extrême des armes nucléaires.

Que peut-on donc reprocher aujourd'hui à deux types d'appareils parfaitement réussis, surclassant largement les réalisations britanniques similaires et atteignant pour la première fois les performances des appareils américains en service ou en construction ?

LE CHASSEUR D'INTERCEPTION ET L'ENGIN ATOMIQUE DE D. C. A.

DEVANT les engins guidés à tête atomique, déclarait à l'automne dernier M. Carl Hinshaw, membre de la Chambre des représentants, aux dirigeants de l'American Legion, les jours du chasseur d'interception sont comptés. « Nous ne reverrons plus jamais de combats aériens à la manière de Rickenbacker et de von Richthofen. »

L'avis de M. Carl Hinshaw, dans une discussion où il s'opposait à des officiels comme l'amiral Radford, président du comité des chefs d'état-major, ne paraîtra peut-être pas très autorisé.

Mais auprès du Congrès, M. Carl Hinshaw représentait, dans le débat, la commission mixte de l'énergie atomique, la seule qui ait accès aux secrets atomiques. Il en préside le « Research and Development Subcommittee ». Il est donc l'homme qualifié pour conseiller à ses collègues du Sénat et de la Chambre une répartition des crédits militaires qui tienne compte des progrès les plus probables dans le domaine nucléaire, et il ne s'en est pas privé. Il ne réserve d'ailleurs pas ses sévérités à la seule aviation d'interception ; s'il ne tenait qu'à lui, les « carrier

admirals », qui espèrent, grâce aux porte-avions, échapper au sort des « battleship admirals », iraient sous peu « les rejoindre dans les limbes ».

A l'époque où le stock américain de bombes atomiques se réduisait à trois exemplaires, dont l'un destiné aux essais d'Alamogordo, une dizaine de milliers d'appareils sortaient chaque mois des usines de constructions aéronautiques. Il ne pouvait être question d'utiliser la bombe atomique en défense contre avions, l'adversaire fût-il le plus gros et le plus dangereux des bombardiers lourds.

Les temps ont changé. Les usines de l' « Atomic Energy Commission » sortent aujourd'hui, annuellement, autant de bombes atomiques que les usines aéronautiques sortent d'avions à réaction, et cela pour un total de crédits très inférieur.

L'époque où l'engin guidé atomique peut être consommé sans gaspillage contre le bombardier et même contre le chasseur est arrivée. L'engin non guidé, simple fusée à tête atomique, suffirait à la rigueur, et l'affectation à l'artillerie de D. C. A. des canons de 280, dont le projectile atomique échappe à tout brouillage, sera peut-être le meilleur emploi qu'on puisse en faire.

Pas plus que M. Carl Hinshaw, dont ce serait certainement forcer la pensée, nous ne soutiendrons que la plus urgente application des armes nucléaires soit d'en équiper les engins guidés défensifs. Très probablement, leur charge d'explosif ordinaire suffira, et le guidage sera plus économique que la charge atomique. Mais certains doutent encore que les engins guidés existants suffisent contre l'avion supersonique à plafond élevé. Le recours possible à l'engin atomique écarte l'objection.

La première conséquence de l'introduction de l'explosif atomique dans les engins de D. C. A. est évidemment la disparition des opérations en groupe. Si chaque avion d'une formation « vaut » une bombe atomique, la formation entière justifie mieux encore son emploi. L'époque des expéditions de centaines de milliers de bombardiers accompagnés d'autant de chasseurs est donc révolue, comme celle de leur attaque par des centaines d'intercepteurs groupés. A vrai dire, ce n'est pas une nouveauté puisque l'emploi offensif de la bombe atomique contre objectifs terrestres dispensait de ces concentrations. Mais il n'est pas inutile de noter que son emploi défensif contre objectifs aériens les interdirait, ce dont on a mis quelque temps à se convaincre.

C'est en effet au moment où l'on achève ce coûteux programme d'infrastructure, commencé à la même époque et à la même occasion que les travaux d'extension de l' Atomic Energy Commission », que l'on découvre la nécessité de sa refonte complète. La dispersion à quelques centaines de mètres autour d'une piste de quelques kilomètres n'a jamais servi à grand-chose, même à l'époque de l'explosif ordinaire. La dispersion à quelques kilomètres s'imposait dès la réalisation de la bombe atomique. La dispersion à des dizaines de kilomètres devient aussi nécessaire, à l'époque de la bombe thermonucléaire, et encore ne donnera-t-elle la sécurité attendue que si on la combine avec la protection souterraine du matériel en abri individuel.

La dispersion obligatoire s'étend non seulement aux navires d'une formation, mais au porte-avions lui-même. Le sort prédit par M. Carl Hinshaw aux « carrier admirals » s'explique par leur obstination à maintenir, à une minute de marche de leur bureau, ce trésor que représentent quelques dizaines d'avions.

A l'extrême, cette nécessité interdit jusqu'à la plus modeste réunion d'intercepteurs, en vol comme au sol.

DECLIN ET RENOUVEAU DE L'AVIATION TACTIQUE

LA menace d'intervention de l'engin atomique en combat aérien interdit évidemment, à l'intercepteur comme à ses adversaires, le recours au canon, qui exige le combat rapproché ; en misant sur lui, on s'exposerait à recevoir de temps à autre un engin atomique.

Dans l'action terrestre, la première exigence de l'armement aérien sera de même l'autopropulsion, qui, ajoutée à la vitesse propre de l'avion, donne à l'engin toute la portée désirable sans que le pilote soit obligé de s'aventurer dans la zone interdite par les avions et les engins adverses.

La généralisation de l'engin comme armement de l'intercepteur et du chasseur-bombardier remet en question tout le problème de la supériorité aérienne.

Dans la plus récente des situations qui se soient effectivement présentées, lorsqu'aux derniers mois de la guerre de Corée des formations de Sabres adaptés à l'interception comme au bombardement s'opposaient à des formations de Migs également aptes aux deux missions, la supériorité aérienne se traduisait très clairement. Les avions américains exécutaient avec des pertes faibles des missions entièrement interdites aux avions communistes.

L'accès des chasseurs au domaine du haut supersonique, combiné à l'engin atomique, annonce la fin d'une situation dont la Corée aura donné le dernier exemple. La puissance de l'engin défensif interdit la pénétration de l'avion. Mais la portée de l'engin offensif, amplifié par la vitesse de l'avion, autorise l'intervention de celui-ci en deçà du front, à une distance qui le met à l'abri de l'engin.

La guerre d'Indochine s'est achevée sur l'échec de l'aviation tactique. Ni la bombe explosive percutante, ni le napalm, ni la bombe à fusée de proximité n'empêchaient l'avantage de passer progressivement à un combattant démuni d'aviation. Dien-Bien-Phu mit le point final à une situation où le fantassin et l'artilleur, se refusant à modifier leurs méthodes, plaçaient en l'aviateur un espoir chimérique.

Quinze ans d'emploi de l'aviation tactique ont développé, chez un adversaire partiellement ou entièrement démuni de tels moyens, par un processus de « résistance » quasi biologique, une race de combattants à l'épreuve de l'avion. L'appui aérien, direct ou indirect, ne retrouvera pas sa puissance sans faire table rase des méthodes basées sur l'emploi exclusif des armes conventionnelles, et sans en demander le renouvellement total aux possibilités illimitées de celles qui vont les remplacer.

L'aviation tactique pourra-t-elle jouer à nouveau dans le combat terrestre le rôle prééminent que les progrès de la protection et du camouflage lui ont fait perdre ? A la manœuvre « Bataille royale » de l'automne dernier, malgré les huit projectiles atomiques, obus ou bombes, consommés pour suppléer à son infériorité numérique, le parti Sud avait dû se replier en sept jours de 60 kilomètres sur son front de 100 kilomètres. Le rôle de l'infanterie, des chars, de l'artillerie et de toutes les armes classiques demeurait essentiel, affirmait le général Gale dans sa critique de la manœuvre. Tout au plus reconnaissait-il que, dans la bataille défensive, le projectile atomique pouvait avoir un effet décisif.

La première qualité du barrage nucléaire sera la permanence. Le champ d'entonnoirs d'artillerie jointifs des opérations locales exécutées en Corée avec des densités de feux dépassant celles des deux premières guerres mondiales ne gêne plus, quelques secondes après l'ouverture du dernier, ni le défenseur ni l'assaillant ; ils y trouvent même un abri pour continuer le combat. Le barrage d'explosions atomiques aériennes n'arrêtera pas la progression plus longtemps. Mais le barrage d'explosions souterraines, à la profondeur qu'on peut demander à une bombe, et qu'on vient d'expérimenter pour la première fois au printemps 1955, interdira pendant plusieurs jours les opérations sur la zone recouverte de ses déblais.

Le rôle de l'aviation d'appui direct n'est plus le survol du champ de bataille à la recherche de nids de mitrailleuses, des trous de mortiers et des emplacements de canons ; celui de l'aviation d'appui indirect n'est pas davantage la coupure individuelle des ouvrages d'art à des centaines de kilomètres du secteur qu'on veut encager. L'emploi massif des armes nucléaires contre le combattant terrestre fournit la parade à la riposte nucléaire de celui-ci contre son adversaire aérien. L'aviation tactique se tiendra hors du rayon d'action de cette riposte dangereuse. Dans la demi-heure qui suivra le départ d'une offensive, les avions devront pouvoir se concentrer dans les lignes amies, à quelques dizaines de kilomètres en arrière du secteur intéressé, qu'ils couvriront d'entonnoirs ouverts par des engins de 50 à 100 kilomètres de portée, atomiques pour les plus proches, thermonucléaires pour les plus lointains.

En libérant l'aviation tactique de la menace d'intervention des interrupteurs et de la D. C. A. par engins sol-air, l'emploi des armes atomiques lui donne la plus grande liberté de choix pour ses matériels. Elle sera le refuge des appareils expulsés des missions stratégiques trop dangereuses pour eux. Mais n'importe quel chasseur-bombardier ou bombardier léger, qui assurera à l'engin l'avantage considérable du plafond et de la vitesse initiale qu'il lui imprime, pourra remplacer économiquement le bombardier moyen ou lourd.

LE MATERIEL NOUVEAU DE L'AVIATION STRATEGIQUE : L'ENGIN INTERCONTINENTAL OU LE CHASSEUR-BOMBARDIER

L'AVIATION stratégique s'est bornée jusqu'ici à l'évolution régulière par augmentation de la charge utile et du rayon d'action de ses matériels. Pour ne remonter qu'à la veille de la deuxième guerre mondiale, aux programmes de 1.000 kilos à 1.000 kilomètres, dont on était alors satisfait, ont succédé des appareils auxquels on n'hésite plus à demander le transport de 10.000 kilos de bombes sur une distance aller et retour de 16.000 kilomètres.

L'intérêt d'un accroissement de charge utile était indéniable lors de la deuxième guerre mondiale. Les Superforteresses B-29 suffisaient à peine à emporter les premières bombes de 20 kilo-tonnes sur Hiroshima et Nagasaki. Pour la première forme prévue de la bombe à hydrogène, on pouvait même estimer qu'un nouvel accroissement de tonnage s'imposait.

L'allégement et la simplicité des armes nucléaires actuelles ont complètement banni ces exigences. Les Convair B-36 et les Stratoforteresses B-52, jugés indispensables lors de leur commande, sont sortis en série, au moment où le calibre des bombes atomiques était ramené à 280 mm. et leur poids à quelque 400 kilos. La réduction d'encombrement et l'allégement ont continué depuis ; on réalise et l'on envisage des projectiles atomiques au calibre de 100 mm. et moins. Au monstre prévu en 1949-1950 succède de même une bombe thermonucléaire à peine plus encombrante et plus lourde que la bombe atomique la plus puissante.

Le rayon d'action a perdu autant de son intérêt que la charge utile. L'allégement des engins nucléaires, les progrès de l'interception, pour ne rien dire de ce qu'on peut attendre de l'engin défensif et de sa charge atomique, déclassent complètement les flottes de bombardiers lourds des aviations assez riches pour s'être offert ce type d'appareil.

Ce n'est évidemment pas la première fois qu'un matériel est déclassé au moment d'entrer en service. Les bombardiers moyens et lourds américains armés des bombes atomiques, modèle 1945-1950, ont protégé pendant plus de cinq ans le monde occidental contre toute tentative directe d'invasion par les armées communistes. On aurait mauvaise grâce à leur reprocher aujourd'hui leur défaillance, alors qu'on traîne encore dans les armées de terre et de mer des chars et des cuirassés qui n'ont certainement pas rendu les mêmes services.

Le premier remplaçant du bombardier stratégique, condamné, que les Etats-Unis préparent fébrilement, pour ne pas être devancés par l'U. R. S. S., est l' « Intercontinental Ballistic Missile », l'engin rêvé du bombardement intercontinental, le « missile » étant l'engin guidé, et le qualificatif de « ballistic » s'appliquant à cette variété particulière qui ne comporte pas d'ailes pour sa sustentation, mais décrit une trajectoire parabolique à la manière d'un obus.

Dix ans d'améliorations de détails ont permis des progrès que le général Leslie E. Simon, directeur adjoint de l'armement, a chiffrés récemment devant un auditoire américain de spécialistes en fusées. Ils se traduisent par un gain de vitesse qui passe de 2.000 à 3.000 m.-s. au moins sur l'engin simple. L'engin à deux étages, avec ses 6.000 m.-s., porterait ainsi à plus de 3.600 kilomètres. Tombant à cette vitesse à 40 degrés environ de la verticale, et pouvant d'ailleurs exploser à 30 kilomètres et plus d'altitude au bénéfice de son rendement, il échappe à toute rencontre d'un engin de défense dirigé contre lui à l'arrivée.

En attendant cette solution parfaite, qui demande au moins quatre ans pour sa réalisation, l'aviation américaine s'est rejetée sur le chasseur-bombardier. Elle a commencé par le Mac Donnell Voodoo, biréacteur Pratt et Whitney J-57, commandé en série depuis 1952 ; le général Vandenberg, alors chef d'état-major de l'U. S. Air Force, déclarait que cet appareil, qui serait le premier chasseur-bombardier stratégique atomique, disposait de cinq heures de vol, soit probablement 4.000 kilomètres. La solution est reprise actuellement en France avec le Vautour de la SNCASO, biréacteur à missions multiples, déjà commandé en série ; son constructeur en présente une version nouvelle en bombardier stratégique de 5.000 kilomètres de distance franchissable.

L'avantage d'une telle solution est de donner, avec une vingtaine de tonnes seulement de matériel et deux hommes d'équipage, le même résultat que la combinaison de près de 200 tonnes d'un bombardier lourd, d'un chasseur-bombardier et d'une dizaine d'hommes d'équipage. Le Voodoo et le Vautour ont les mêmes performances que les chasseurs d'interception construits en série en même temps qu'eux : ils passeront partout où passera le Thunderstreak emporté sous le fuselage d'un B-36.

On doit même accorder un avantage très net à la solution du chasseur-bombardier stratégique biréacteur sur le monoréacteur qu'il remplace, pour l'époque qui s'annonce où ni l'un ni l'autre ne pourront plus approcher de leurs objectifs trop bien protégés par un nombre suffisant d'engins défensifs. Au lieu de la bombe nucléaire de quelques centaines de kilos qu'ils emportent aujourd'hui, les biréacteurs pourront se charger d'un engin offensif de quelques tonnes, qui prendra à son compte le dernier millier de kilomètres.

UNE REVOLUTION DANS LE MATERIEL AERIEN

L'INTRODUCTION de l'engin guidé et des armes nucléaires bouleverse entièrement l'emploi des matériels existants. L'engin guidé tiré du sol, chargé en explosif ordinaire ou à tête atomique, éliminera les meilleurs chasseurs d'interception. Les bombardiers stratégiques géants seront réduits au rôle d'une aviation de transport condamnée à travailler loin des théâtres d'opérations. Les chasseurs-bombardiers et bombardiers légers, surtout si on les équipe d'engins offensifs, les suppléeront parfaitement.

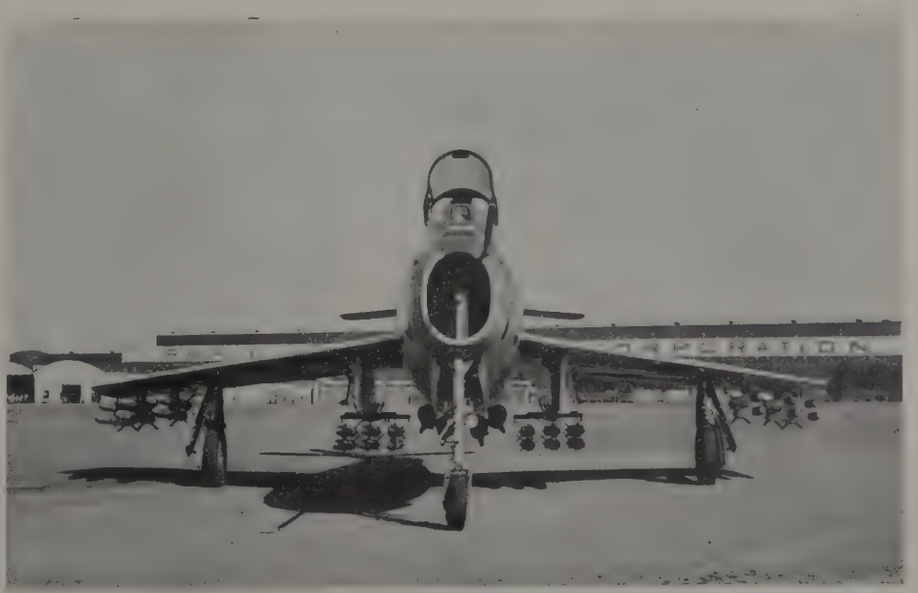
De telles révolutions dans le matériel de guerre sont déjà survenues pour des raisons moins sérieuses que l'introduction des explosifs atomiques ou des engins guidés. Lord Fisher, le créateur du croiseur de bataille, avait conçu ce type de navire en 1905 pour tenir compte des enseignements de Tsoushima, où, faute de cuirassés en nombre suffisant, l'amiral Togo avait placé dans sa ligne de bataille des croiseurs qui s'y étaient fort bien comportés. Pourquoi, se demanda Fisher, n'améliorerait-on pas le croiseur pour en faire un type de navire qui pût renouveler, avec plus de certitude encore, l'exploit des croiseurs japonais ? Tout un programme de croiseurs de bataille britanniques naquit de cette idée, reprise presque aussitôt par la marine allemande. Dès 1914, le croiseur de bataille fut employé dans la plupart des missions : raids contre les côtes, protection du commerce menacé par les croiseurs cuirassés et croiseurs légers... Il y réussit parfaitement et n'échoua que dans une seule, celle pour laquelle on l'avait spécialement étudié, lorsqu'on dut rapidement retirer, après des pertes sévères, les navires britanniques et allemands de ce type incorporés aux deux lignes de cuirassés qui s'affrontèrent au Jutland.

Ne nous étonnons donc pas si les progrès de l'interception réduisent les bombardiers géants américains et britanniques, spécialement étudiés pour l'emploi des bombes nucléaires, à des rôles modestes de transport dans des zones où ils ne seront pas exposés à la rencontre des chasseurs, et si des appareils comme le Vautour, étudiés pour d'autres missions, les suppléent alors avec avantage, du moins quand on leur fournira les armes qui leur manquent encore.

Camille ROUGERON.

LE REPUBLIC F-84F, le plus récent des chasseurs-bombardiers de l'aviation américaine. Porteur d'une bombe thermonucléaire, sa puissance de feu serait supérieure à celle de toute l'aviation alliée basée en Grande-Bretagne durant la dernière guerre mondiale. Bien que ses performances aient été tenues secrètes, on sait néanmoins qu'elles sont nettement supérieures à celles du Thunderjet utilisé durant la guerre de Corée, qui pouvait transporter 2 tonnes d'armement à la vitesse de près de 1.000 kilomètres à l'heure.

CE CHASSEUR-BOMBARDIER est le dernier appareil qui va être livré en série à la France au titre de l'O. T. A. N. (ci-dessous).



UN « DEUX-PONTS » GEANT de la Pan American Airways photographié au-dessus de l'Océan au cours d'un vol entre l'Amérique et l'Europe.

L'AVIATION COMMERCIALE 1955

Elle nous offre trois sujets de profonde méditation comme on en vit rarement associés dans une même période :

D'une part, le succès retentissant de certains avions à hélices, comme le Douglas D.C.7, le *Super-Constellation* et, dans une certaine mesure, le *Britannia*.

D'autre part, une évolution momentanée et assez curieuse de la propulsion à réaction, dont les « acteurs » les plus remarquables sont le « Comet », le S.E. 210 *Caravelle* et le Morane-Saulnier *Paris*.

La renaissance de la technique aéronautique française s'affirme. Elle a repris sa place dans la compétition mondiale, grâce aux deux appareils précités, au *Hurel-Dubois*, au *Nord 2501* et au *Breguet « Deux-Ponts »*, notamment, et à de remarquables réalisations dans le domaine des équipements. Nous n'insisterons pas sur la famille des « Constellation », qui représente 100 millions d'heures de travail et 350 milliards de commandes. Nous enregistrons seulement le début des vols en avril du premier Super-Constellation à turbo-propulseurs, qui est aussi puissant que cinq locomotives, décolle presque aussi vite qu'un chasseur.

Il croisera à 700 km.-h.

Voué d'abord au service de l'U.S. Air Force, il deviendra sans doute un puissant long-courrier de 75 tonnes, pour plus de cent passagers. En attendant, le nouveau « Superconnée », type 1649, commandé par la T.W.A., pourra, dès 1957, accomplir par tous les temps la traversée Etats-Unis-Europe sans escale, avec ses moteurs à pistons Wright turbo-compound.

LES AVIONS A HELICES

Le succès remporté par le Vickers « Viscount », dont la flotte d'Air France possède douze exemplaires, s'étend des T.C.A. canadiens au réseau européen, a été acquis par dix-sept compagnies, et l'on compte déjà 183 exemplaires répandus dans les flottes de plusieurs nations, où ses turbo-propulseurs « Dart » soutiennent la renommée de Rolls-Royce. Quant au Douglas D.C. 7, que la K.L.M. vient d'acquérir en sept exemplaires pour ses services transatlantiques, pour la période de pointe de l'été 1957, il connaît déjà la faveur des P.A.A., de la B.O.A.C., de la « Swissair ». Pour le commander, les Hollandais ont certainement tenu compte du sérieux retard qui afflige la mise en service des long-courriers à réaction, dont on ne prévoit guère le

retour définitif avant 1960 sur les lignes transatlantiques. De la sorte, le D.C. 7 prolonge la carrière du moteur à pistons par la disposition compound.

Est-ce à dire que l'avion sans hélice, mu par un moteur à réaction, devient suspect en matière d'aviation commerciale à la suite des cinq accidents du « Comet I » ? La magnifique réussite du S.E. 210 *Caravelle* et les vols du Boeing 707 à plus de 1.000 km.-h. à 15.000 mètres donnent la réponse. Il y a seulement quelque chose de changé dans la conception des grosses machines à réacteurs.

LA VERITE SUR LE COMET

Aussi bien importe-t-il de résumer ici les dernières et décisives conclusions de l'enquête magistralement menée par les Britanniques sur les accidents des « Comet I », et plus particulièrement ceux qui survinrent après leur départ de Rome l'an dernier. Nos voisins seront récompensés de leur ténacité, car ils ont touché le fond du problème.

Ce résultat se traduit par la commande récente de 20 « Comet IV » par la B.O.A.C. Doté d'un fuselage nouveau, de moteurs améliorés, le « Comet IV » emportera 58 passagers sur 4.600 kilomètres, malgré 80 kilomètres de vent debout, et reliera Londres à Terre-Neuve sans escale et à Johannesburg avec deux escales seulement. Le « Comet II » amélioré va reparaître sur le marché comme moyen-courrier. Le « Comet III » a déjà volé en juillet dernier pour préparer la voie au « Comet IV ».

Le rapport énorme et méticuleux du Royal Establishment de Farnborough a donné à la commission d'enquête un travail tel que les conclusions qu'on attendait à Noël furent différées.

Depuis, quelques-uns de nos plus brillants ingénieurs se sont rendus en Angleterre pour y recueillir les enseignements de ce travail considérable. Ils ont épluché un rapport où rien n'avait été oublié, et, tout récemment, l'Association française des ingénieurs et techniciens de l'Aéronautique (A.F. I.T.A.) en a discuté avec eux.

Ce qu'il importe de noter, dès l'abord, c'est que l'épave du Comet tombé au large de l'île d'Elbe le 10 janvier 1950 a livré un ensemble considérable de débris, qui gisaient par 200 mètres de fond et qui, à la suite d'un véritable puzzle, furent placés bout à bout sur un grand mannequin de bois. On disposait alors des quatre cinquièmes des éléments de structure et de moteurs (en poids) et de la moitié des équipements.

L'épave de Naples livra seulement des débris flottants dont aucun ne portait trace d'incendie. L'enquête générale devait écarter la supposition de mise en feu avant la dislocation.

Toutes les hypothèses furent imaginées par les ingénieurs de la Société De Havilland et successivement éliminées pour ne laisser à l'examen que les causes probables qui motivèrent alors des essais sur les éléments d'un « Comet » semblable.

Le problème essentiel, celui d'une *rupture par fatigue* de l'appareil, a porté d'abord sur la voilure. On sait que la notion de fatigue, qui conserve encore des aspects un peu mystérieux, n'apparaît clairement que dans ses effets, que l'on connaît. Ils se traduisent par des criques, des « microcriques » au début, par suite des *efforts alternés* affligeant les avions rapides volant à haute altitude et soumis aux rafales, aux turbulences, aux variations de température et de pression entre le sol et leur niveau de croisière. Pour le « Comet », la différence de pression à l'intérieur et à l'extérieur, dans la stratosphère, atteignait 580 grammes par centimètre carré. La différence de température au cours du vol était d'environ 60 degrés. On conçoit ainsi le déclenchement d'une « rupture progressive » du métal. Certes, ce n'était point là une conception nouvelle, et l'on connaît les rapports qui lient la résistance à la fatigue à la résistance à la traction, mais de nombreux facteurs (comme la température et l'effet d'entaille, par exemple) affectent les

LA COMPAGNIE AERIENNE SCANDINAVE S. A. S., qui inaugura la liaison aérienne Europe-Amérique par le pôle, avait déjà, en mai 1954, transporté des passagers de Norvège à Tokio avec deux escales seulement, Fairbanks et Shemya. Cette traversée a été réitérée en mai dernier à l'occasion du voyage de la délégation scandinave au Congrès de la Chambre de commerce internationale à Tokio. L'avion, qui emmenait la délégation, a emprunté la route transpolaire qui survole le pôle Nord. Partant de Stockholm, il a fait escale à Bodoe, puis en Alaska, à Fairbanks et à Cold Bay. Au retour, les escales ont été Misawa (Japon), Anchorage (Alaska) et Söndre Strömfjord (Groenland). Ce voyage préludait au fonctionnement d'une ligne régulière Scandinavie-Japon, qui réduira la distance de 3.758 kilomètres et de vingt heures la durée du parcours.

résultats de certaines irrégularités.

Les deux « Comet I » tombés en mer comptaient, l'un, 3.681 heures de vol, l'autre, 2.704 heures. Les essais de fatigue exécutés par la suite aboutirent à une rupture de l'aile au bout de 5.400 heures. (Il va sans dire que bien avant cette durée les voilures sont examinées, et quatre-vingt-dix heures avant le dernier vol des avions détruits on avait inspecté les voilures.) Ce résultat dégage l'aile d'une accusation valable.

La fatigue du fuselage retint davantage les méditations des enquêteurs, qui supposent la préexistence de microcriques, en particulier au voisinage des ouvertures. Les essais prouvèrent que *tous les coins des ouvertures* étaient des points faibles. Ils cédèrent au bout d'un temps deux ou trois fois supérieur à l' « âge » des « Comet » d'Elbe et de Naples.

Sans nous attarder davantage dans un luxe de détails (du plus haut intérêt, d'ailleurs, pour l'avenir), nous traduirons nos impressions personnelles. Du point de vue des efforts statiques, il semble que les créateurs du « Comet » aient poussé jusqu'aux frontières du possible, et que, du point de vue de la fatigue, ils aient fait preuve d'un peu d'audace et pris des risques. Les mesures qu'ils adoptent désormais le prouvent : renforcement des cadres de hublots et augmentation de l'épaisseur des tôles de fuselage.

LES HUBLOTS DU « CARAVELLE »

Aussi bien peut-on considérer que le « Caravelle » sera un des grands « clous » du Salon. L'heureuse idée de monter en nacelle, à *l'arrière du fuselage*, ses deux réacteurs, qui laissent ainsi à l'aile toute sa pureté aérodynamique et ses commodités de construction (tout en garantissant les passagers du bruit et de certains autres soucis), et sa conception élégante et rationnelle avec 100 % de coefficient de prudence en font, avec ses caractéristiques, un moyen-courrier de classe internationale pour soixante-dix ou quatre-vingt-dix passagers, à 780 kilomètres à l'heure. Les hublots du « Caravelle », en forme d'ovale écrasé, étudiés pour le maximum de résistance et de visibilité, bénéficient, par rapport au « Comet », de la présence d'un meilleur caisson d'encadrement et d'angles plus largement arrondis (135 millimètres de rayon contre 76 millimètres pour le « Comet »). Par surcroît, grâce aux recherches du Centre de biologie aéronautique (C.E.B.A.), on sait maintenant calculer les dimensions pour que l'éclatement accidentel des hublots réduise les risques pour les occupants d'une cabine pressurisée. L'éventualité est faible, d'ailleurs, car ils sont éprouvés à une pression seize fois plus élevée que celle qu'ils supporteront en vol.

Quant aux diverses tortures imposées au fuselage dans l'expérimentation, elles dépassent ce que réclame la sagesse. Elles correspondent à un vieillissement de plus de 40.000 heures de la machine soumise aux menaces de la fatigue.

Certes (et M. Georges Hereil l'a très loyalement souligné), le « Caravelle » a bénéficié des avertissements donnés par les malheurs du « Comet » (plus encore que des enseignements précisés depuis peu), et nous avons aujourd'hui cette impression que si le « Comet » avait été soumis à l'examen de nos services techniques (jugés parfois bien sévères), il n'eût pas si vite pris son envol, ce qui est à l'honneur du Service technique aéronautique.

L'aviation tout entière tirera le plus grand profit de ces aventures et des nouvelles méthodes d'*essais de fatigue*. La voilure du « Britannia » n'a-t-elle pas été soumise à des essais en bassin (pour pressions alternées) combinés à des essais de vibrations ?

ARGUMENTS D'EXPORTATION

Dans ce domaine de la réaction, il convient de s'arrêter un instant sur un appareil qu'on ne verra point au Salon : le Morane-Saulnier 760, bi-réacteur descendant du « Fleuret », et qui se prête à des emplois civils autant que militaires comme avion de liaison.

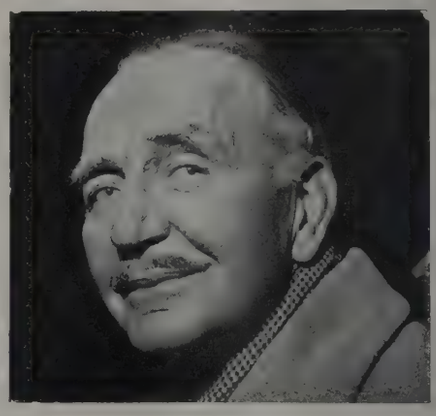
Ainsi le premier quadriplace à réaction est français 100 % et sera présenté en mai aux Etats-Unis et au Canada. Appareil économique (le kilomètre revient à 135 francs, contre 225 francs à un bi-moteur de 1.000 CV), capable de 572 km.-h. avec ses réacteurs *Turboméca*, de haute réputation, le Morane-Saulnier 760 peut emmener gouvernants ou gouverneurs, généraux ou administrateurs en deux ou trois heures en Afrique, et il ne coûte que 55 millions en petite série, ce qui veut dire qu'il n'en coûtera que 30 ou 40 pour peu que l'exportation française sache saisir cette occasion. On sait, en effet, que Beechcraft vient d'en acquérir la licence. Qui eût dit, il y a quelques mois, que le transport à réaction trouverait cette nouvelle voie, après les long et moyen courriers ? L'exportation française a d'ailleurs d'autres arguments de qualité. Le Hurel-Dubois 32, à aile de grand allongement, d'exploitation peu coûteuse, rustique de construction et d'entretien, arrive à point à l'heure où le cargo aérien prend de l'importance. Dans le même ordre d'idées, le Nord-Atlas 2501, de la S.N.C.A.N., a fait ses preuves, que l'U.A.T. utilise déjà sur son réseau.

Le Breguet « Deux-Ponts » « Provence », qui travaille comme deux D.C. 4 et auquel s'intéressent désormais les compagnies étrangères, vient, après des débuts ingrats, de s'imposer également comme cargo militaire, au point qu'on a envisagé le lancement d'une nouvelle chaîne de fabrication après celle qui livra douze « Deux-Ponts » à Air France. Le visiteur du XXIe Salon appréciera sans doute, en voyant ces machines, et beaucoup d'autres, la valeur de notre industrie aéronautique, qui s'épanouira si l'on sait décider sans reculer devant les moyens et produire dans des délais plus courts. L'importante industrie des équipements nous donnerait d'autres motifs de satisfaction à ajouter à celle des cellules et à celle des moteurs, où la S.N.E.C.M.A. et Hispano-Suiza défendent aussi notre pavillon. Citons comme un exemple la place prise par la Société Messier, dont les trains d'atterrissage sont adoptés à l'étranger, notamment pour le « Britannia », et dont le contrôleur de freinage Ministop est installé par Air France sur ses « Viscount ».

Notre propos est incomplet, tant sont nombreux les motifs de notre confiance. L'exposition du Bourget le complétera avec beaucoup plus d'éloquence et d'éclat.

Edmond Blanc.

LE FIAT G. 82 est un monoplan aile basse, biplace bicommande avec fuselage central, train d'atterrissage tricycle et turbo-réacteur Rolls-Royce. Il est surtout destiné à permettre aux pilotes de se familiariser avec les nouvelles techniques de vol et avec l'emploi des armes et le lancement des rockets et des bombes.



LOUIS BREGUET

UNE GRANDE FIGURE DE L'AVIATION

LOUIS BREGUET, qui vient de mourir à soixante-quinze ans, donna jusqu'à son dernier jour, à tous ceux qui l'approchaient, l'impression non seulement que l'âge n'avait eu aucune prise sur ses facultés, mais qu'il avait conservé une extrême jeunesse d'esprit. Il appartenait à une famille d'horlogers, de physiciens, d'inventeurs. Lui-même, diplômé de l'Ecole supérieure d'électricité, commença sa carrière comme ingénieur à l'usine de moteurs paternelle. Il s'intéressa aux recherches effectuées par le colonel Renard sur la question des hélices, aux problèmes des voilures tournantes, et on peut dire que, dès 1905, il avait posé les principes essentiels de l'hélicoptère. Passant d'ailleurs aux réalisations, il construisit un appareil qui décolla dès le mois de septembre 1907 et, en 1908-1909, enregistra d'autres résultats. Louis Breguet se tourna ensuite vers l'avion, et c'est seulement vers 1931 qu'il revint à l'hélicoptère et aux problèmes qui avaient retenu son attention autrefois. Il obtint alors une série de succès décisifs dans cet ordre d'idées, battant tous les records, et l'on peut dire qu'il faut voir en lui le véritable créateur de ce nouveau moyen de locomotion, l'hélicoptère, qui rend déjà de signalés services et qui est appelé, à coup sûr, à en rendre dans l'avenir de beaucoup plus grands.

CARAVELLE, dont le prototype a été réalisé par la S. N. C. A. du Sud-Est, est un biréacteur moyen-courrier. Notre photographie le montre sur la piste où il va entreprendre ses essais au sol avant son premier vol. Il peut emporter soixante-dix passagers à 770 km.-h. Les réacteurs sont placés à l'arrière du fuselage.

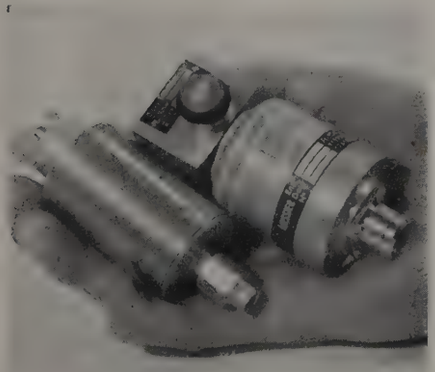
ATTERRISSAGES

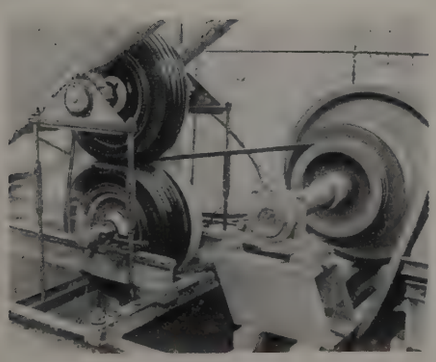
UN atterrissage, c'est une naissance..., écrivait Saint-Exupéry, poète et philosophe des grand'routes aériennes. Et il avait raison, raison pour les pilotes et pour les cœurs romantiques.

Ici, dans l'atmosphère plus réaliste d'une exposition internationale de machines volantes, un atterrissage apparaît surtout comme une « épreuve », et non des moindres, tant il est vrai qu'un avion en plein vol se trouve en sécurité et que le risque commence au moment où il prend contact avec le sol.

La complexité croissante des problèmes de l'atterrissage, aggravée d'année en année par les charges énormes emportées et les gains inexorables de la vitesse des avions modernes, la diversité extrême des appareils hydrauliques utilisés exigent une telle expérience, de telles recherches, de tels moyens d'essais et de fabrication que les spécialistes durent se donner pour mission de libérer totalement l'avionneur de ce grave souci de la fin du vol.

Ainsi, certains problèmes de la construction aéronautique, qui paraissent tout simples, comme celui de la roue et du frein, éléments déjà si familiers aux usagers de l'automobile, enferment en eux bien des imprévus, bien des pièges et, même, quelques mystères.





LE CONTROLEUR de freinage « Ministop », qui tient dans la main, permet le plein emploi des freins et réduit de près de moitié la distance d'arrêt. Roues et pneus sont soumis à de sévères examens à l'aide de machines d'essais.

SAVIEZ-VOUS ?...

SAVIEZ-VOUS qu'un pneu neuf est beaucoup plus fragile que lorsqu'il a roulé 200 kilomètres ? Au cours d'essais sur les premières machines établies par Messier, des éclatements s'étant produits au bout de vingt-cinq minutes, on mesura la température intérieure. Le thermomètre indiqua 170 degrés. On apprit ainsi que la raideur des toiles neuves du pneu détermine à grande vitesse un énorme dégagement de chaleur. Au bout d'un certain chemin parcouru, en revanche, le pneu acquiert quelque souplesse. De la sorte on conseilla aux utilisateurs d'user avec prudence des pneus neufs dans les écoles de pilotage.

Saviez-vous que pour arrêter un « Mystère-IV » arrivant sur sa piste, il faut absorber une énergie égale à celle que réclamerait le hissage d'un camion de 4 tonnes au sommet de la tour Eiffel ? Saviez-vous qu'on se trompait en croyant qu'une roue présentant des ruptures dues à la fatigue devait son infortune à une pression de gonflage trop élevée ? C'est le contraire, à telle enseigne que pour des appareils américains utilisés sur porte-avions on remédie aux ruptures de roues en gonflant davantage leurs pneus.

Il ne convient pas de construire des roues trop lourdes, car l'avion en pâtit, qui perd en charge utile et alourdit à son tour certaines structures. Il ne convient pas davantage d'économiser quelques kilogrammes bien placés du métal d'une roue.

Lorsque commença l'exploitation commerciale du Breguet « Deux-Ponts », certaines roues présentèrent des criques inquiétantes au bout de vingt atterrissages seulement. Grosse émotion ! On apprit que les Etats-Unis avaient enregistré de semblables mésaventures. La Société Messier (dont l'œuvre féconde en ce domaine est à signaler) réalisa une nouvelle roue. Elle ressemblait comme une sœur à la première. Celle-ci pesait 47 kilos. La nouvelle s'alourdissait de 4 kg 700 judicieusement répartis. Elle prit son service sous le « Deux-Ponts », et son endurance dépassa mille atterrissages.

LE COUP DE FREIN

NOUS n'entrerons pas dans le détail des épreuves sévères imposées aux roues d'avion avant livraison, ni dans l'énumération des alliages de qualité employés notamment dans la fonderie d'Arudy et résistant bien au fluage et à la fatigue. Nous signalerons seulement le caractère très délicat de ce travail de fonderie en notant d'heureuses astuces propres à éviter tout défaut de métal. Citons, par exemple, la « coulée en tube », où, par le jeu d'un réservoir mobile et d'un tube arrivant au bas du moule, on évite la chute du métal fondu dans le canal de la « coulée en source » habituelle et toutes les impuretés et irrégularités qui en résultent pour l'alliage ainsi versé.

Les freins de roues d'avion sont des freins à disques ne se déformant pas, comme le font les tambours, sous l'effet de la chaleur. Il est bon de savoir que sur un coup de frein la température dépasse couramment 500 degrés.

Si l'on procède à un « coup double » pour satisfaire aux épreuves imposées par le service technique, on atteint des températures de 830 degrés. On en déduit qu'un pilote doit user de ses freins avec beaucoup de discernement, s'il ne veut pas les « tuer ».

Les essais de fatigue de la structure du frein sont féroces : ils consistent en deux cent mille coups de frein, mais cela ne suffit point au constructeur, qui pousse la prudence jusqu'à s'efforcer de réduire l'amplitude des vibrations qui sont inévitablement engendrées par les frottements des disques.

Ces vibrations pourraient, en effet, si leur fréquence avoisinait la fréquence propre du train d'atterrissage lui-même, trouver une résonance menaçante si quelque modération ne s'imposait pas aux amplitudes.

Tout cela, d'ailleurs, dépend de la charge qu'on impose au frein. Il arrive que, le tonnage des avions augmentant, tel frein excellent hier deviendra trop léger et transmettra ses vibrations à la structure générale.

QUAND UNE ROUE PATINE

UN mot, enfin, sur le « patinage ».

On sait depuis longtemps que le patinage des roues réduit beaucoup l'efficacité du frein et abrège terriblement la vie des pneus. D'où l'initiative de Messier de réaliser un « contrôleur de freinage », le « Ministop », adopté sur plusieurs avions français et étrangers. En permettant le plein emploi des freins, on réduit de « près de moitié » la distance d'arrêt, et cela se passe de commentaires pour peu qu'on évoque l'économie d'exploitation.

Il fallait un tel dispositif pour aborder les pistes glacées et pour pallier les risques du coup de frein prématuré (avant contact) ou d'une levée intempestive d'une roue.

Le blocage d'une roue freinée est un phénomène physique fort complexe et incomplètement connu (c'est un des mystères dont nous parlions), comme tout ce qui touche à la mécanique du pneumatique, mais on en connaît assez l'aspect général pour parer à ses méfaits, et c'est bien là l'essentiel.

Telle est, très résumée, l'histoire de la roue et du frein d'avion, qui est celle de l'atterrissage.

Edmond BLANC.

EN UN DEMI-SIÈCLE, L'AVION A BOULEVERSÉ LE MONDE

GRACE A LUI L'UNION FRANÇAISE FORME UN TOUT ET L'AFRIQUE EST LE PROLONGEMENT DE LA FRANCE

PAR LOUIS CASTEX, CONSEILLER DE L'UNION FRANÇAISE

PAR un soir de janvier, je quittais Orly à 9 heures ; le lendemain, en fin de soirée, après une courte escale à New-York, j'étais à San Francisco. Huit mille kilomètres en un jour, en bénéficiant du décalage d'heure. Dans la nuit, je m'embarquai à bord de la *Jeanne-d'Arc*, notre bateau-école, qui devait m'amener à Clipperton, but de ma mission. Seul l'avion m'avait permis de rejoindre à temps le bateau.

Je mis huit jours pour franchir les 4.000 kilomètres qui me séparaient d'Honolulu, et onze jours pour atteindre Clipperton. Ce même trajet San Francisco-Honolulu, je devais l'accomplir, quelque temps après, en neuf heures. C'était, cette fois, à bord d'un de ces « stratocruisers » qui, jour et nuit, font la navette entre la côte californienne et le paradis hawaïen, transportant sans arrêt les Américains avides de repos et de grand air. L'avion a transformé le rythme de leur vie. Il a permis à des villes telles qu'Honolulu de pousser au cœur des océans. Autrefois, le plus gros du congé se passait en transport : huit jours de mer à l'aller, autant pour le retour, sans compter le voyage interminable, par voie ferrée, de New-York à la côte du Pacifique. Aujourd'hui, on peut se rendre de New-York à Honolulu en dix-neuf heures. On franchit ainsi 8.500 kilomètres pour 115.000 francs, le même prix à peu près que si l'on emprunte le chemin de fer et le bateau. L'avion est par excellence l'auxiliaire du tourisme.

Lagès, ce minuscule village, dans l'île Terceira, aux Açores, où j'abordai en 1935, au cours de randonnées dans l'archipel à la recherche d'un terrain d'atterrissage — celui-là même qui accueille aujourd'hui tous les avions militaires américains se rendant en Europe — est devenu une petite ville aux maisons modernes, avec un théâtre, un cinéma, et aussi une « Maison Blanche », qui eut pour hôtes Roosevelt et Churchill... Cette piste de Lagès, l'une des plus longues du monde, a permis aux avions anglo-saxons de gagner la bataille de l'Atlantique et d'alimenter le pont aérien de Berlin.

Tout à côté, le petit atoll de Santa-Maria, toujours aux Açores, escale de Christophe Colomb dans sa marche vers l'Amérique, est maintenant l'escale de l'avion transatlantique. *L'avion a bouleversé la vie de ces terres perdues dans l'Atlantique.*

LA plus grande île du monde, et la plus déshéritée, l'île des Esquimaux, peuplée d'éléments arriérés, où la température atteint plus de 50 degrés au-dessous de zéro, le Groenland, est devenue, grâce à l'avion, une province danoise. Plusieurs milliers de citoyens habitent à présent une île bâtie à coups de millions de dollars : Thulé, base aérienne gigantesque, avec ses longues pistes bétonnées. Edifiée par les Américains — sept mille hommes y ont travaillé pendant dix-huit mois — elle a poussé, grandi, et son aéroport est l'égal des plus grands du monde. Ses maisons en aluminium possèdent chacune une salle de bains, le téléphone et tout le confort. La station de radio est surmontée d'un mât de 315 mètres, c'est-à-dire 15 mètres de plus que la tour Eiffel. D'autres petites cités sont nées à côté : Soendre, Narssarsnak, qui ont également leur aérodrome.

Après une lutte de vingt années, l'homme a vaincu ces régions au relief et au climat restés longtemps mystérieux. L'avion « Avid Vikings » a permis aujourd'hui d'organiser, au-dessus de la fameuse « calotte » polaire, un service régulier de la côte californienne à la Scandinavie, par la route orthodromique, avec escale au pôle. Cette association de trois pays nordiques, cette fusion scandinave créant une société unique, le S. A. S., constitue un étrange mélange de groupes sociaux très différents, sur les bases d'une communauté authentique, d'une seule organisation commerciale, financière, matérielle, groupant tous les intérêts. C'est, sur le plan international, une première expérience, due uniquement à l'avion, qui est de bon augure pour un rapprochement entre les peuples.

Les aviateurs danois, suédois, norvégiens ne s'affirment-ils pas les dignes descendants des vainqueurs des pôles, des espaces arctiques et antarctiques ?

Et l'on peut lire, au pôle, à Bodo, sur un poteau indicateur, des inscriptions comme celles-ci :

— Tokio, via North Pole	32 heures.
— Paris —	12 —
— Johannesburg	53 —

L'avion a réussi ce miracle de vaincre le mythe polaire. En volant de l'Alaska au Spitzberg, l'as australien Wilkings avait déclaré : « J'ai l'idée que l'Arctique deviendra un jour une des grandes routes internationales de l'air. » De nos jours, partir pour l'Alaska n'est plus une prouesse ni une aventure.

Pour aller de Fairbanks à Newham, il fallait 300 dollars et trois semaines en traîneau tiré par des chiens. En avion, trois heures suffisent, et cela ne coûte que 75 dollars. Et la fameuse route de *la Ruée vers l'or*, au nord-ouest du Canada ? Il fallait quinze jours à pied et ensuite un mois en canoe pour remonter jusqu'à *Dawson*. Aujourd'hui, cette même route est franchie par les airs en deux heures.

La carte typique de 1955 est donc la carte de l'âge de l'air. Seuls, les points d'où partent les avions sont centrés sur le *pôle Nord*, et j'emprunte à *Paul-Emile Victor* cette phrase évocatrice, qui ferait rêver nos ancêtres :

« Les centres économiques vitaux se trouvant plus près du cercle polaire que de l'équateur, les lignes aériennes passeront de plus en plus au-dessus de l'Arctique. *L'Arctique* lui-même n'est plus un obstacle en soi. S'il y fait toujours aussi froid, il faut perdre l'idée qu'il est impossible d'y vivre.

» Au pôle du froid, la température est de —68 degrés, et je connais pourtant un village où les gens vivent comme vous et moi. »

TOUTE l'année, dans chaque direction, l'Atlantique-Nord est sillonné par onze lignes, avec une moyenne de cent traversées par semaine. Toutes les compagnies ont créé des services de classe touriste à tarif réduit.

Sur les routes aériennes et maritimes reliant les Etats-Unis au reste du monde, on constate que le volume du trafic des passagers transportés par voie aérienne est supérieur à celui assumé par les compagnies maritimes. De plus en plus, l'avion devient le concurrent redoutable du bateau. Il a transformé, dans le domaine des échanges commerciaux, des marchés, des relations tout court, une cadence qui n'est plus de mise aujourd'hui.

Les câbles eux-mêmes qui traversaient les océans ont vu leur exploitation sacrifiée au bénéfice de l'avion. Dans deux ans, la traversée de l'océan se fera couramment sans escale à une vitesse de croisière supérieure à 560 km.-h. avec le nouveau super-Constellation-1649 ou le DC-7-C, en attendant le Comet-III et IV ou le Boeing 70 américain, qui pourrait devancer les Anglais dans l'ouverture du transport régulier à réaction. Cela permettra au « businessman » européen ou américain de traiter une affaire dans les quarante-huit heures. Les occasions d'élargir les échanges et les marchés seront multipliées.

LES AVIONS D'AFFAIRES

SI, aux Etat-Unis, les avions d'affaires — avions particuliers — volent actuellement beaucoup plus d'heures et transportent plus de passagers que les avions de ligne en France, de grosses entreprises et des personnalités du grand commerce ont été séduites par les avantages de l'avion. Ainsi, les Fonderies de Pont-à-Mousson ont construit un aérodrome dans les Pyrénées-Orientales. Le directeur de la maison principale peut se rendre, en moins de quatre heures, à son annexe, à l'autre bout de la France. Marcel Boussac a son écurie d'avions. L'un de ces appareils lui sert, par exemple, à transporter ses chevaux d'un pays dans l'autre. Le président de la Chambre de commerce de Lyon, Henry Lumière, ne se déplace qu'aux commandes de son avion personnel.

Dans un autre ordre d'idées, l'avion n'a-t-il pas révolutionné les chancelleries ? Un ministre des Affaires étrangères peut arriver en vingt-quatre ou quarante-huit heures, quand sa présence est utile pour régler un différend, assister à une conférence importante, apporter une solution que les événements réclament. Lorsqu'un chef de gouvernement juge que lui seul peut engager la responsabilité de son pays, il ne lui vient pas à l'idée de se déplacer autrement que par la voie aérienne. La propagande électorale même y trouve son compte. Peu avant les élections cantonales on a vu un homme politique monter à bord d'un avion nouveau et rejoindre à une vitesse de record son département.

LE TOUR DU MONDE EN SIX JOURS OU SANS ESCALE EN 100 HEURES

Le tour du monde aérien que j'avais fait, il y a quelque quinze ans, en vingt jours de vol effectif revenait alors à 94.000 francs. Il ne demande plus que six jours, et la dépense n'a pas suivi la progression normale puisqu'il n'en coûte que 630.230 francs en première classe et 476.180 francs en classe touriste, que ce soit à bord d'un avion de la P. A. A., de la T. W. A. ou d'Air France.

Par l'Extrême-Orient, on passe par Paris, New-York, San Francisco, Tokio, Hong-Kong, Bangkok, Calcutta, Karachi, Beyrouth et retour à Paris, ce qui représente 36.000 kilomètres.

L'itinéraire par l'Australie est le suivant : Paris, New-York, San Francisco, Honolulu, Sydney, Bangkok, Karachi, Beyrouth et Paris. Ce parcours est plus long, 41.000 kilomètres, et demande deux à quatre jours de plus.

On peut même faire le tour de la terre sans se poser une seule fois ! Un bombardier américain, parti d'un terrain des *Etats-Unis*, y revint cent heures après, ayant fait le tour du monde sur 40.000 kilomètres. L'avion s'était ravitaillé *en l'air*, au-dessus des bases situées *aux Açores, en Arabie, aux Indes, aux Hawaï*.

Nous ne soupçonnions pas que la vitesse du son, qui est de 1.234 kilomètres à l'heure, pût être dépassée par la vitesse d'un avion à l'horizontale. De même, imaginions-nous difficilement que l'avion de l'avenir avec moteur à turbine, et bientôt sans hélice, propulsé par réaction, nous transporterait à 1.000, voire 2.000 kilomètres à l'heure, confortablement installés dans une salle de cinéma, à 15.000 ou 18.000 mètres d'altitude !

Ce sera l'époque de la ligne directe *Chicago-Calcutta*, qui passera au-dessus du *pôle Nord*.

AU SERVICE DE L'UNION FRANÇAISE

La France a le privilège de se dédoubler et de posséder une seconde France, c'est l'Afrique française. » Cette phrase, écrite par un de mes aînés, un poète pionnier de l'aviation, je l'ai toujours présente à l'esprit quand je pense à l'Union française.

Notre Sahara, que le colonel Flatters avait tenté de vaincre, que des « colonnes » avaient essayé de franchir, ne fut vraiment vaincu que par l'avion, mais au prix de quels sacrifices !

Aujourd'hui, la route du Hoggar est balisée, le ciel d'Afrique est sillonné par les appareils de ligne. Il existe un itinéraire, un horaire réguliers. Aujourd'hui, l'Algérie, le Sahara, l'Afrique noire sont véritablement le prolongement de la France.

Ne pensons pas à l'avion porteur de ces engins capables de détruire Paris en quelques minutes. Pensons à l'avion sauveur, à celui qui lutte uniquement et victorieusement contre les infiniment petits, je veux dire les parasites, les mouches, les moustiques, tous ces insectes nuisibles qui font tant de ravages dans nos territoires. Sur ce point, l'occasion m'a été donnée d'assister à une démonstration concluante dans le Sud algérien.

J'ai vu un avion décrire des orbes gracieuses sur la palmeraie et sur le ksour, laissant derrière lui une longue traînée blanche, un nuage de la poudre bienfaisante, du fameux D. D. T. L'appareil arrosait copieusement tout le parcours, ayant soin de ne laisser aucun point qui ne fût saupoudré. *Ouargla*, où l'état sanitaire était lamentable et qui passait pour l'agglomération d'outre-mer où le paludisme causait le plus de ravages, est devenue une oasis enchanteresse, grande fournisseuse d'agrumes depuis qu'ont été supprimées les funestes bestioles, vectrices de fléaux meurtriers.

L'avion vainqueur du paludisme, j'ai pu le voir aussi à Venise. Ce sont des avions américains qui, dans la *cité des doges*, ont définitivement anéanti les moustiques. Des appareils volant à très basse altitude ont arrosé tous les canaux, les prenant un à un en enfilade. *En Grèce*, grâce à une active pulvérisation aérienne, la malaria a été complètement éliminée. De même dans *l'île de Chypre*, où la mortalité est tombée de dix-huit mille personnes par an à une centaine.

On pourrait énumérer bien d'autres exemples de l'utilisation bienfaisante de l'avion : il permet de stopper l'invasion des sauterelles, de lutter contre le doryphore, etc.

Il m'a été donné de survoler les immenses étendues désertiques de *l'Australie*. Semblant baliser cette route aérienne, des hangars de dimensions imposantes qui servent d'abris aux moutons me laissaient supposer que ces régions étaient habitées également par des êtres humains.

A mon arrivée à Sydney, je ne pus m'empêcher de m'inquiéter des possibilités de rapatriement dans une atmosphère civilisée d'un de ces fermiers ou de ces bergers éventuels vivant isolés, à des milliers de kilomètres de

CI-DESSUS, l'Américain Johnston pilote un appareil qui fait songer à une soucoupe volante et, au-dessous, l'ingénieur Lewis McCarthy montre un modèle qui avance ou recule d'après le changement de position du pilote.

toute agglomération. On m'expliqua que cette *Australie, plus vaste que l'Europe*, était sillonnée en tous sens par des avions pilotés par des médecins eux-mêmes, surnommés « médecins volants ». Ils se rendaient au chevet des malades ou des blessés au premier appel.

En France, on s'assure le concours de certains chiens pour rassembler les troupeaux. En Australie, les éleveurs ont recours à l'avion pour les aider. Là-bas, il y a peu de chiens domestiques, mais surtout des chiens sauvages, véritables fléaux, qui coûtaient jusqu'à ces derniers temps plus de cinq cent mille têtes de moutons par an. L'avion a répandu sur certains points de rassemblement de ces demi-loups plus de deux millions d'appâts empoisonnés. L'expérience a parfaitement réussi.

Si l'avion, après la Libération, a volé vers une Angleterre affamée, porté secours à Berlin, isolé et menacé de famine, aujourd'hui, les fromages, le beurre de Normandie arrivent encore à Londres par la voie des airs, ainsi que les primeurs d'Algérie, les fruits de France. En hiver, des quantités de marrons d'Auvergne empruntent le ciel à destination de la Grande-Bretagne.

Les Algérois peuvent manger de bonne viande qui leur vient de la métropole. Chargée à 4 heures du matin à Toulouse ou à Marseille, la viande abattue la veille arrive à 8 heures à Alger. L'avion régulier de « Gervais » part deux fois par semaine d'Orly à 7 heures du matin et livre dans l'après-midi, à Alger et à Oran, les célèbres « petits suisses ».

Dans une période où la France a manqué d'œufs, sept cent mille douzaines ont été expédiées du *Maroc*.

MESSAGER DE LA PENSEE...

Un grand Français, un grand homme d'Etat, qui fut un réalisateur, *Georges Mandel*, dont j'évoque ici le nom avec une profonde émotion, comprit les services que pouvait rendre l'avion le jour où, pour couper court à une grève, il eut recours à lui.

Les postiers de Nice refusèrent, un beau matin, de distribuer le courrier. Immédiatement, le ministre dépêcha des facteurs contractuels dans des avions spéciaux. Le lendemain, la distribution normale était effectuée par leurs soins, et la grève avait pris fin par contre-coup.

Ce même ministre eut l'idée géniale de créer la compagnie aérienne « Air-Bleu », dont les avions portaient le courrier dans les principales villes de France, et actuellement — peu de Français le savent — le courrier est toujours transporté régulièrement dans tous les grands centres par des avions de nuit.

Le courrier... que de pilotes sont morts en son nom ! Dépôt sacré qui comptait autant que leur vie. On ne peut en parler sans évoquer *Mermoz, Guillaumet, Vachet, Reine, Noguès, Bajac, Guéréreau, Saint-Exupéry...*, qui contribuèrent à faire de l'avion le messager de la pensée française.

Grâce à la poste aérienne, les échanges des idées sont facilités. « La Ligne » a créé un nouveau monde dans lequel les hommes vivent si près les uns des autres qu'ils ne devraient plus demeurer étrangers, et l'avion n'est-il pas le meilleur instrument d'échange culturel ?

La décision du gouvernement de faire transporter, par voie aérienne et sans surtaxe, le courrier à destination de l'*Afrique du Nord* et de tous les territoires d'outre-mer mérite d'être plus connue, car je suis persuadé que beaucoup trop de Français ignorent cette facilité de correspondance.

L'avion est le messager le plus rapide de la France. Les citoyens de l'Union française ont droit à son emploi pour recevoir régulièrement et économiquement tous les journaux métropolitains. Le gouvernement serait mieux armé pour faire entendre rapidement la voix de la France, pour lutter contre les propagandes étrangères qui se développent dans nos territoires.

LE REGIME DES PILOTES

L'homme a triomphé des obstacles matériels. Son cerveau a vaincu la matière. A-t-il vaincu son organisme ? Jusqu'ici on peut répondre par l'affirmative, mais à condition toutefois que pilote et passagers se soumettent à des règles strictes.

En dehors des visites réglementaires, qui ont lieu tous les six mois, les pilotes de ligne sont tenus en conscience à une certaine discipline que la plupart observent. Discipline librement consentie, d'ailleurs. Le commandant Dabry, coéquipier de Mermoz, qui a à son actif quatre cent soixante-quinze traversées de l'Atlantique-Nord et Sud, me disait dernièrement : « Le jour qui précède mon départ pour New-York, j'observe un repos quasi absolu. A l'arrivée, après une détente de quatre heures environ, je m'intègre dans la vie américaine. »

Au cours d'une traversée, je me suis aperçu que le chef-pilote Georges Libert ne mangeait pas à bord et ne buvait que de l'eau. Chacun suit évidemment le régime qui paraît le mieux convenir à sa nature ; mais Georges Libert attache une grande importance à la recommandation qu'il fait aux pilotes :

« Je leur demande de ne pas boire d'alcool pendant les vols et même pas de vin. En revanche, le passager peut et même doit boire du vin, qui porte au sommeil. »

Lionel Casse, qui a à son actif près de quatre cents traversées de l'Atlantique-Nord, inspecteur en chef du personnel navigant, fait un bon dîner avant de piloter le Constellation Paris-New-York. Durant tout le parcours, il ne mangera ni ne boira. Il déconseille pour les passagers les boissons gazeuses et les plats en sauce, les mayonnaises, et recommande les pâtisseries sèches... et aussi le vin rouge, qui amène le sommeil.

La mécanique s'use et se limite à un certain nombre d'heures de vol. La machine humaine est soumise, elle aussi, à un contrôle sévère. Elle aussi s'use à voler. Elle s'use souvent sans s'en apercevoir, mais cela n'en est que plus grave, car la moindre faute d'inattention due à la fatigue, à l'énervement, peut être mortelle. Aussi l'équipage de deux pilotes à bord des avions commerciaux organise-t-il un tour de roulement régulier.

« Deux pilotes tiennent bien, me dit Libert, jusqu'à quinze ou seize heures, en se relayant. Toutes les deux ou trois heures ils prennent les commandes à tour de rôle. Les mécaniciens, qui sont doublés, se fatiguent moins, car ils peuvent bouger dans l'habitacle de pilotage. Ils se reposent seulement toutes les quatre heures. »

Paul Comet, navigateur de la première heure (cent dix traversées de l'Atlantique-Sud, quatre cents de l'Atlantique-Nord), continue régulièrement ses traversées à la cadence de deux Paris-New-York mensuels. Je me rappelle une traversée Biscarosse-Lisbonne-les Açores-New-York, à bord du *Lieutenant-de-vaisseau-Paris*, en 1939, au cours de laquelle je vis Paul Comet rivé à son poste de navigation durant vingt-huit heures. C'est là une exception. A l'arrivée à New-York, il disparut au Waldorf-Astoria. Il dormit vingt-quatre heures.

A de rares exceptions près, tout être humain peut monter en avion, sauf en cas de maladie de cœur. Encore n'est-ce pas toujours un obstacle absolu.

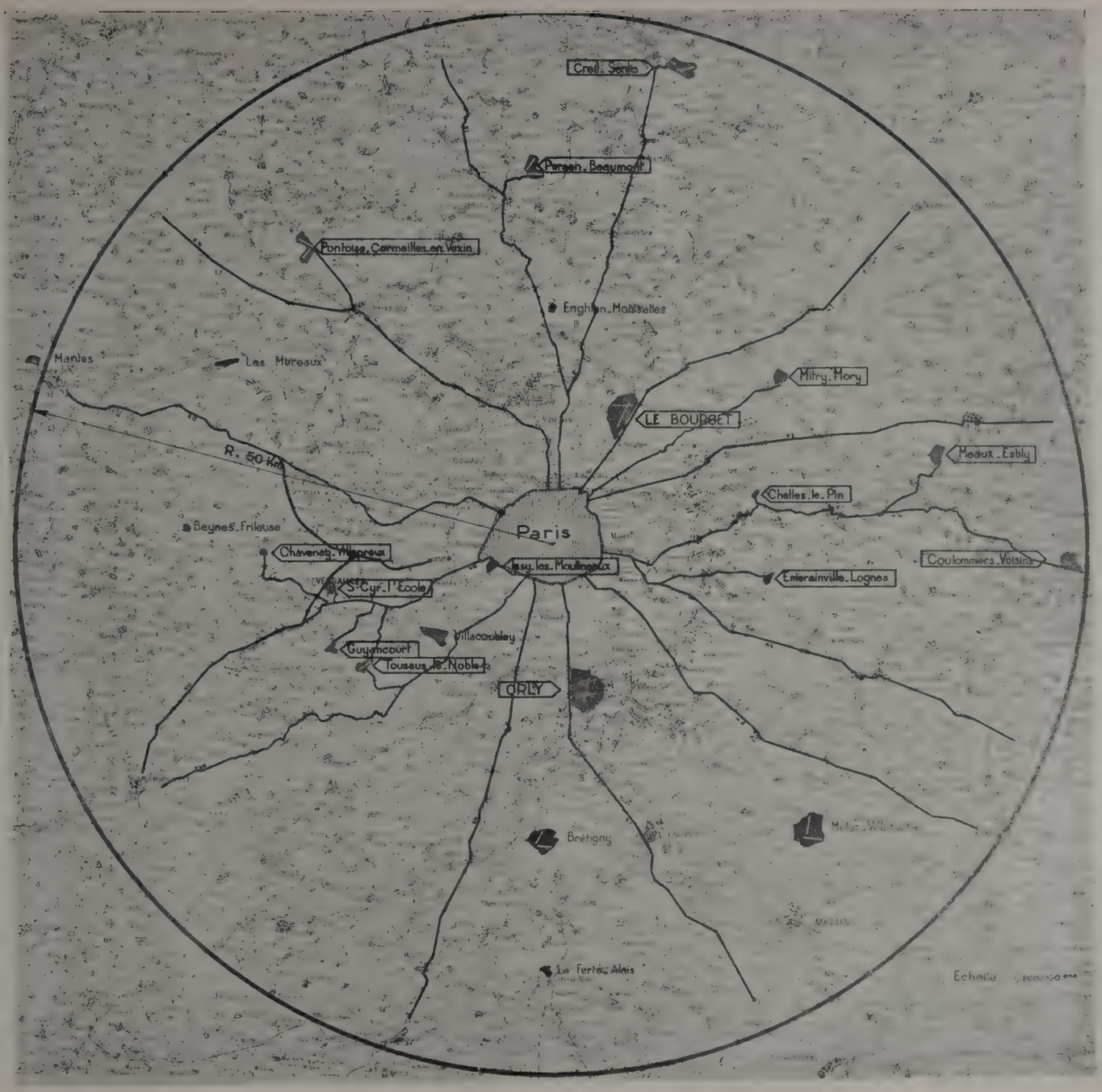
« L'avion est le meilleur moyen de transport, même pour des malades ou des blessés, m'a dit avec conviction le médecin-colonel Robert Grandpierre, professeur de physiologie à Nancy, directeur du Centre d'études de biologie au ministère de l'Air. Après lui, vient le transport par eau et, en premier lieu, par péniche, c'est-à-dire le transport par eau douce. Plus tard, l'hélicoptère sera le véhicule idéal, puisqu'il pourra faire du porte à porte.

» Le seul ennui pour transporter un malade ou un blessé est le trajet qu'il faut effectuer du domicile à l'avion. Il est rare, en effet, qu'un malade ne puisse affronter les airs. Il faut, par exemple, que l'affection pulmonaire soit grave. Ainsi le passager qui a un pneumothorax doit être prudent. Du fait de la dilatation des gaz en altitude, le poumon est refoulé davantage, et, de ce fait, le sujet peut être gêné », dit l'éminent professeur.

D'autres cas peuvent interdire de voler, une hernie volumineuse, notamment. A proscrire aussi pour les femmes en état de grossesse après huit mois. Le manque d'oxygène en altitude peut provoquer un accouchement spontané. Les compagnies aériennes doivent, en principe, tenir compte de ces éléments. Elles devraient même demander à toute femme prenant l'avion pour un long parcours un certificat attestant qu'elle ne se trouve pas dans l'état que je viens d'indiquer, mais, en vérité, la vérification serait assez compliquée !...

Suivant un adage bien connu : « On a l'âge de ses artères », le docteur Grandpierre estime qu'un être humain peut piloter un avion à partir de dix-huit ans. A ce moment il a l'aptitude souhaitée. Mais il y a également ce qu'on peut appeler *l'aptitude par le fait*, qui ne fixe pas de limite stricte à l'âge où l'on doit cesser de piloter. C'est pour cette raison que l'examen devant le Centre médical du personnel navigant est sévère, mais les médecins, dans le cas d'un pilote de certain âge et ayant une longue pratique, une expérience bien assise, ne tiennent pas compte uniquement de l'aptitude physiologique réelle.

« Fly or die » — « Voler ou mourir », disait-on aux *Etats-Unis* en 1941. Des centaines de milliers d'avions ont été construits pour améliorer la vie des peuples, et il a été le plus terrible engin de destruction ! Puisse-t-il être à l'avenir le meilleur outil pour construire entre les nations un esprit de fraternité et leur faire partager les immenses richesses de la terre.



LA CARTE ci-dessus indique, inscrit dans un cercle dont le diamètre représente 100 kilomètres, l'emplacement des aérodromes dépendant de l'aéroport de Paris.

PARIS

CARREFOUR AÉRIEN MONDIAL

UNE dame, dans la rue, est violemment heurtée par un garçonnet juché sur une patinette et fonçant tête baissée...

Elle lui fait des remontrances, et le gamin, penaud, lui répond : « Je n'y peux rien, je suis à réaction !... »

Cette anecdote véridique illustre la place prise par l'aviation dans l'esprit des jeunes générations. La merveilleuse découverte de l'homme, lui permettant de réaliser un de ses rêves les plus chers, celui d'évoluer dans les trois dimensions, est devenue un fait quotidien et banal.

Et pour un jeune garçon l'avion qui n'est pas supersonique constitue, en 1955, une vieille connaissance avec qui l'on est familier et qui semble avoir fait partie de tout temps de l'univers habituel...

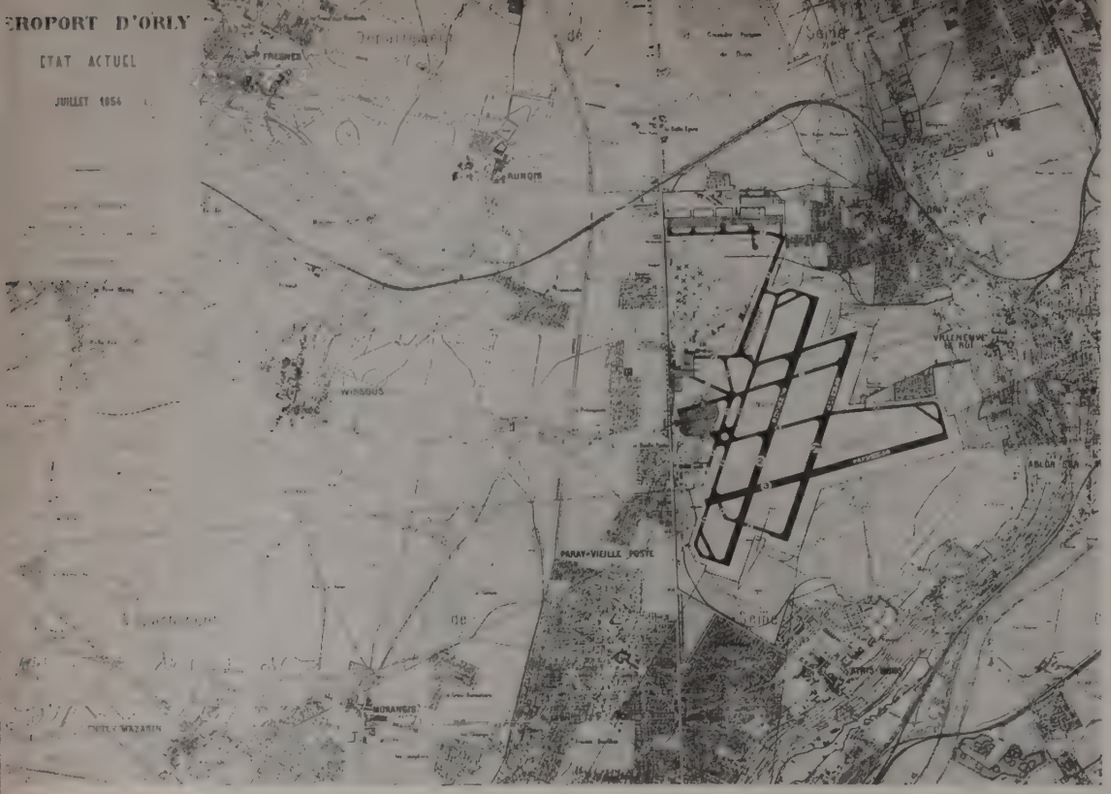
L'avion est définitivement entré dans les mœurs. Et l'aviation commerciale prend, parmi les transports en commun, une place de plus en plus importante.

Elle a, depuis longtemps déjà, dépassé le stade artisanal des premières liaisons aériennes pour atteindre sa phase industrielle, mettant en œuvre de puissants moyens techniques.

Parallèlement, les champs d'atterrissage ont fait place aux aéroports modernes, véritables villes aux rouages complexes, qui doivent permettre à l'industrie du transport aérien de connaître son plein développement.

Le transporteur aérien a pour rôle, en dernière analyse, de remplir ses avions et de les faire voler. Pour qu'il soit en mesure d'accomplir sa tâche, l'aéroport doit pouvoir mettre à sa disposition les installations nécessaires et lui fournir les prestations dont il a besoin.

De ces installations, la plus connue est la tour de contrôle, inséparable de l'aéroport.



L'AVION N'EST PLUS ISOLE DANS LE CIEL

LA tour de contrôle, véritable centre nerveux de l'aéroport, dont le nom, traduit trop phonétiquement de l'anglais, n'indique pas la véritable fonction. Car les opérateurs qui y travaillent font bien plus que contrôler. Ils dirigent la circulation aérienne au-dessus de l'aéroport, ils guident les avions pour leur permettre d'atterrir même si la visibilité est mauvaise.

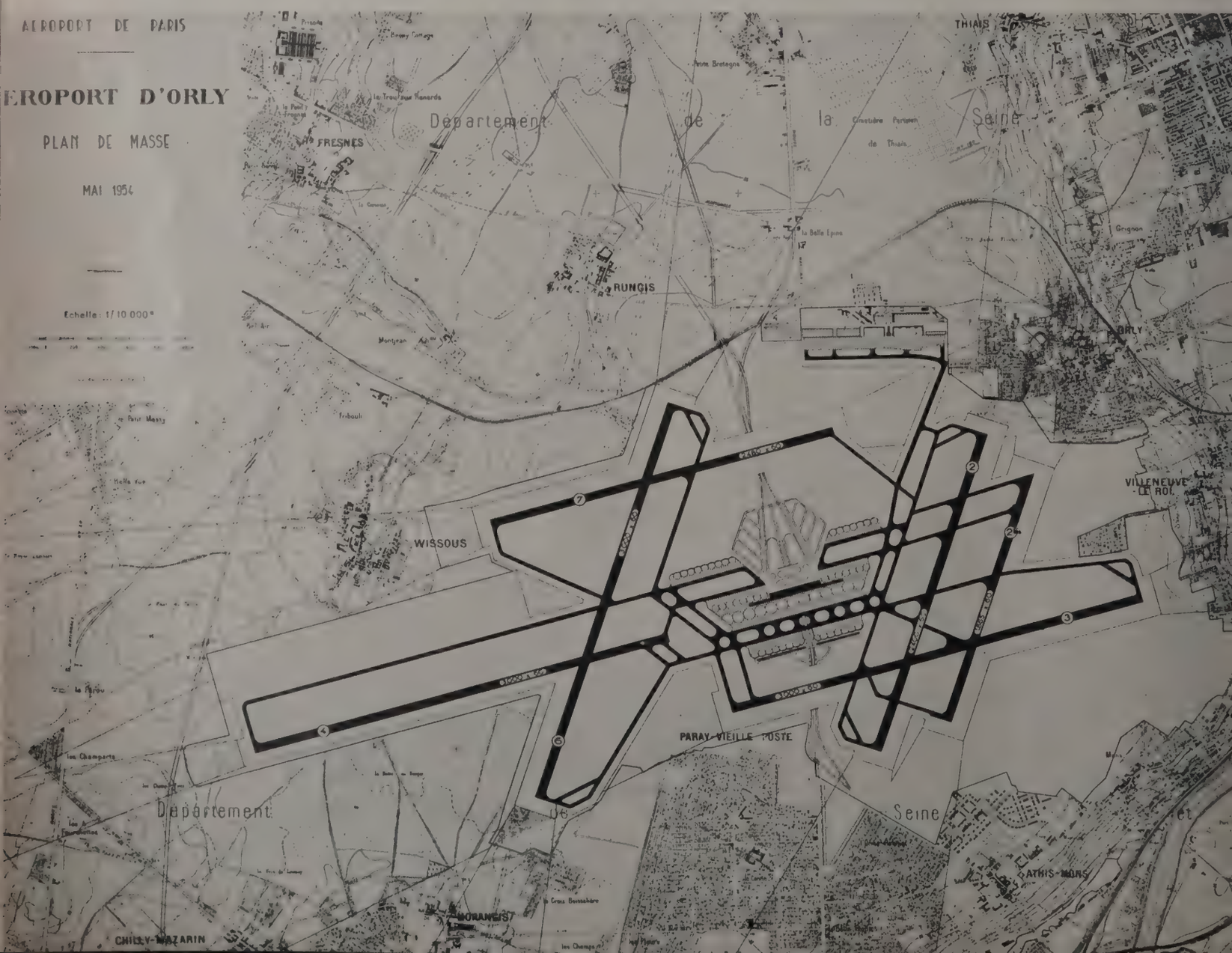
Car un avion commercial n'est plus jamais isolé dans le ciel. Depuis le moment où il met ses moteurs en marche jusqu'à l'instant où, arrivé à son point de destination, il les arrête, le pilote reste constamment en contact avec le sol. Et la tour de contrôle forme l'extrémité de cette chaîne jetée à travers l'espace et dont les maillons s'appellent centres de contrôle régionaux.

De construction très récente, comptant parmi les plus modernes d'Europe, les tours de contrôle d'Orly et du Bourget marquent bien le caractère industriel du transport aérien moderne.

Dans le silence des salles de contrôle, aux vastes surfaces vitrées, mais isolées du bruit extérieur, les « contrôleurs » règlent le trafic à l'aide des moyens électroniques les plus perfectionnés.

Aux étages inférieurs, des techniciens des télécommunications veillent sans cesse sur les équipements et préviennent toute défail-

ORLY, aéroport principal de Paris, doit être en mesure de recevoir, dans son état définitif, 6 millions de passagers par an. Le plan de masse a été conçu de telle sorte que les travaux puissent être réalisés par phases successives au fur et à mesure du développement du trafic. La carte ci-dessus montre l'état actuel de l'aéroport, qui dispose, dans la direction est-ouest, d'une piste (n° 3) de 2.020 mètres et, dans l'axe nord-sud, d'une piste (n° 2) de 2.400 mètres, avec une piste auxiliaire (n° 2 bis) de 1.850 mètres. L'extension à l'ouest, déclarée d'utilité publique, comporte essentiellement les dispositions suivantes (carte ci-dessous) : l'allongement de la piste est-ouest (n° 3), la construction de l'aérogare définitive, qui, desservie par une branche spécialisée de l'autoroute du Sud, sera à dix minutes de la place Denfert-Rochereau, et la déviation de la RN 7. Ultérieurement, deux pistes est-ouest (n°° 4 et 7) et une piste nord-sud (n° 6) seront créées.



lance. Près de la tour de contrôle, dans une centrale électrique de secours, les groupes électrogènes de secours sont prêts à intervenir pour suppléer à toute interruption d'alimentation électrique des aides radio-électriques et du balisage.

ATTERRISSAGE DIRIGE

DANS une salle obscure, l'opérateur radar suit sur ses écrans la progression d'un avion qui vient de lui être passé en compte et dirige son atterrissage. Il lui donne constamment des corrections de cap et d'altitude.

Mais la tour de contrôle ne constitue bien entendu pas la seule installation que l'aéroport doit mettre à la disposition du transporteur aérien.

Outre les pistes, les aires de stationnement, un aéroport moderne doit comporter d'importantes installations industrielles, hangars et ateliers, utilisées par les compagnies aériennes pour la revision des avions et des équipements.

Enfin, il est indispensable de disposer de bâtiments commerciaux et, en particulier, de bâtiments d'aérogare, destinés à l'embarquement et au débarquement des passagers et des marchandises.

Toutes ces installations doivent être conçues en vue de faciliter la tâche des compagnies aériennes.

Elles doivent également être susceptibles d'un développement continu et harmonieux, adapté à l'essor du transport aérien.

C'est la politique qu'a poursuivie l'aéroport de Paris, établissement public à caractère commercial et à autonomie financière, chargé de gérer les aéroports et aérodromes civils de la région parisienne.

QUARANTE-DEUX COMPAGNIES DESSERVENT ORLY ET LE BOURGET

CENTRE économique, culturel et touristique, Paris a été un carrefour traditionnel des grands intinéraires internationaux. Il est appelé à jouer le même rôle dans le domaine nouveau du transport aérien.

Dès à présent, quarante-deux compagnies aériennes de vingt-neuf nationalités différentes desservent les aéroports d'Orly et du Bourget et font de l'aéroport de Paris le deuxième aéroport européen, en ce qui concerne les passagers, derrière Londres, et le premier aéroport pour le fret terminal.

En 1954, 1.750.000 passagers sont passés par les aéroports d'Orly et du Bourget, en augmentation de 13 % par rapport à 1953, de 130 % par rapport à 1949 !

Ces chiffres montrent bien la rapide expansion du trafic aérien. Ils soulignent également l'impérieuse nécessité de poursuivre la réalisation du plan d'équipement aéronautique de Paris, dont l'aéroport de Paris est chargé depuis 1950.

Les caractéristiques essentielles de ce plan comportent :

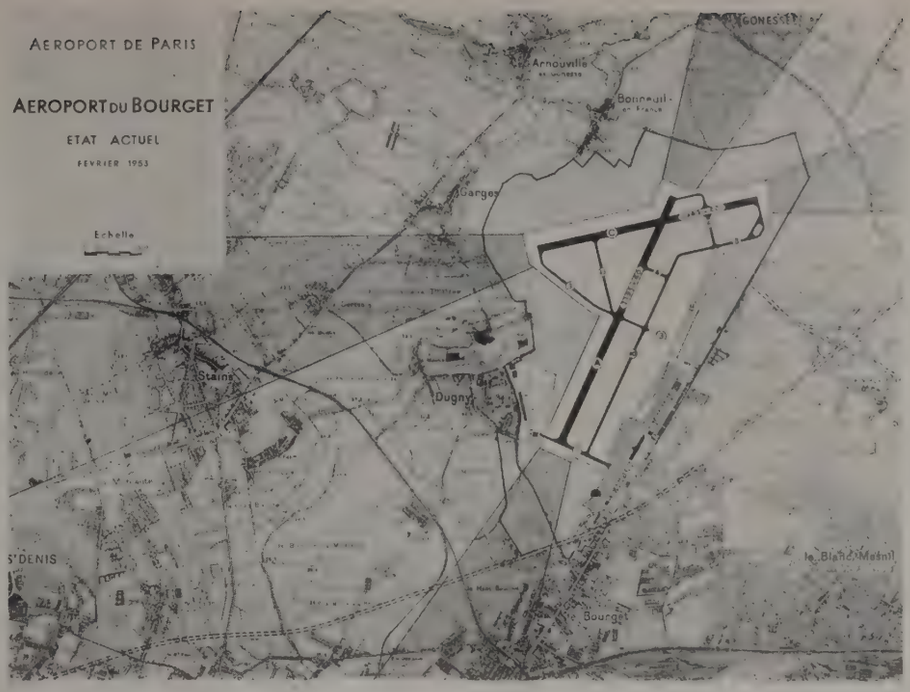
La réalisation progressive à Orly, au fur et à mesure du développement du trafic, de l'aéroport principal de Paris destiné à recevoir la plupart des lignes aériennes régulières de passagers et susceptible dans son état définitif de faire face à un trafic annuel de six millions de passagers ;

La modernisation sans extension du Bourget afin d'en faire l'aéroport complémentaire de Paris, servant d'aéroport de dégagement et pouvant recevoir toutes les catégories de trafic, dont la présence n'est pas indispensable sur l'aéroport principal (fret pur, transport militaire, trafic à la demande). D'autre part, un certain nombre de compagnies aériennes régulières y maintiendront leur activité.

LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DU BOURGET

CONFORMEMENT à ce plan d'équipement, l'aéroport de Paris s'est consacré tout d'abord à la modernisation, sans extension, de l'aéroport du Bourget.

Les deux pistes existantes ont été reprofilées, la piste principale étant en outre allongée de 300 mètres. Elles ont été équipées des aides radio-électriques à l'atterrissage (I. L. S., G. C. A.).



L'AEROPORT DU BOURGET doit être, en fonction du plan d'équipement, modernisé sans extension. Les deux pistes existantes (A et C sur la carte ci-dessus) ont été reprofilées et équipées des aides radio-électriques à l'atterrissage. La piste principale a été allongée de 300 mètres. Les conditions d'exploitation et les installations industrielles ont déjà été améliorées, notamment en ce qui concerne les hangars et les ateliers ainsi que l'accueil des passagers. Une nouvelle tour de contrôle (ci-dessous) a été édifiée.

Le tracé existant des voies de circulation, imposant aux avions des cheminements au sol très longs, a été modifié. De leur côté, les installations industrielles (hangars, ateliers) ont été modernisées.

Enfin, les conditions d'exploitation ont été améliorées tant au point de vue technique (construction d'une tour de contrôle nouvelle) qu'au point de vue commercial (accueil des passagers dans l'aérogare).

L'aéroport de Paris s'est tout d'abord attaché à faire progresser les conditions d'exploitation technique. Les réalisations dans ce domaine ont été les suivantes :

Une piste nouvelle de 2.400 mètres de longueur et 60 mètres de largeur, orientée du nord au sud, et équipée, pour l'atterrissage face au nord, des aides radio-électriques (G. C. A., I. L. S.) ;

Un centre technique, situé à l'est du terrain, groupant toutes les installations nécessaires à la circulation aérienne et tout le personnel technicien chargé de diriger la circulation aérienne sur l'aéroport.

Ce centre technique comprend en particulier : une tour de contrôle, une centrale électrique de secours et un hangar-garage destiné aux services de sécurité-incendie.

Sur le plan des installations industrielles, indispensables aux compagnies aériennes,

l'aéroport de Paris a développé la zone nord de l'aéroport. Il a tout d'abord étendu les aires de stationnement, qui ont maintenant une longueur totale de près de 1.000 mètres.

Il a entrepris ensuite la construction de deux hangars métalliques respectivement de 216 et 162 mètres d'ouverture.

D'une conception originale, ces hangars construits en cantilever, sans piliers intermédiaires, ont sur toute leur longueur une profondeur libre de 36 mètres au droit des poteaux, de 45 mètres au dehors des poteaux. Leur hauteur est de 15 mètres à l'entrée.

La conception de ces hangars répond au souci majeur de l'aéroport de Paris, qui est de réserver largement l'avenir.

L'absence de piliers intermédiaires permettra en effet d'abriter des aéronefs de n'importe quel type.

Le hangar de 216 mètres d'ouverture a été mis en service au début de l'année. Celui de 162 mètres va l'être incessamment.

Enfin, cette construction a nécessité également l'extension de la chaufferie desservant l'ensemble de la zone industrielle nord. La puissance de cette chaufferie a été doublée, passant de 16 millions de calories-heure à 32 millions de calories-heure.

Enfin, l'aéroport de Paris a développé les installations nécessaires à l'exploitation commerciale du transport aérien, c'est-à-dire les bâtiments d'aérogare.

Construite à partir d'un bâtiment existant et mise en service en juillet 1948, l'aérogare provisoire actuelle, qui doit disparaître dans le plan de masse définitif, a été modifiée, sans extension, à plusieurs reprises, afin de lui permettre de faire face à l'accroissement continu du trafic et d'éviter la construction de bâtiments provisoires.

Parallèlement, et avec la coopération des services de police et de douane, les conditions d'exploitation ont été améliorées. Compte tenu de sa superficie et du fait que son trafic est essentiellement un trafic soumis aux formalités de police et de douane, cette aérogare a été, sur le plan international, l'une de celles dont la productivité était la plus forte.

Néanmoins, avec 900.000 passagers en 1953, elle arrivait à saturation complète.

Aussi a-t-on achevé en un temps record la construction d'un élément de l'aérogare définitive, élément qui se trouve sur l'emprise actuelle de l'aéroport et qui sera utilisé comme aérogare de passagers jusqu'à la mise en service de l'aérogare définitive. Il sera transformé ultérieurement en un bâtiment réservé au fret.

Cette solution permet — sans édifier de construction provisoire — d'attendre dans de bonnes conditions l'achèvement de l'aérogare définitive, l'aérogare provisoire (aérogare nord) et l'aérogare nouvelle (aérogare sud) pouvant faire face au trafic jusqu'en 1958-1959.

Mise en chantier le 1er novembre 1953, cette aérogare sud est entrée en service le 24 août 1954. Des dispositions techniques originales ont permis d'obtenir une exécution aussi rapide.

L'EXTENSION D'ORLY VA COMMENCER

AU 31 décembre 1954, et depuis le 1er janvier 1950, l'aéroport de Paris a effectué des travaux d'un montant de 12 milliards en chiffres ronds, financés par des emprunts contractés dans une limite qui est fixée chaque année par le Parlement dans la loi de Finances.

La mise en service de l'aérogare sud, l'achèvement des hangars de la zone industrielle nord marquent pratiquement la fin des travaux d'équipement qu'il était possible de réaliser dans le cadre du plan de masse définitif d'Orly, sur l'emprise actuelle de l'aéroport.

L'adoption par les pouvoirs publics, le 6 mai 1954, du décret déclarant d'utilité publique et d'urgence les travaux d'extension ouest d'Orly va permettre d'entreprendre, dès cette année, la première phase de cette extension.

Les travaux de cette première phase comprennent essentiellement :

La déviation de la R. N. 7 et la construction des ouvrages d'art sur lesquels passeront la piste et les voies de circulation traversant la route ;

L'allongement de la piste est-ouest, dont la longueur doit passer de 2.000 à 3.000 mètres.

La réalisation de la zone centrale, comportant :

L'aérogare définitive avec la totalité du bâtiment central et une partie des ailes (ces ailes pouvant être ensuite prolongées au fur et à mesure des besoins) ;

Les aires de stationnement desservant l'aérogare ;

Des installations industrielles (hangars-ateliers) dans la mesure où les utilisateurs en exprimeront le désir ;

La desserte de l'aérogare, rampes d'accès, parcs de stationnement pour véhicules, etc.

Parallèlement, les pouvoirs publics doivent achever, à cette date, l'autoroute du Sud.

La première phase de l'extension ouest de l'aéroport d'Orly, qui doit être achevée en 1958-1959, entre dans le cadre du plan quadriennal d'équipement élaboré par le Commissariat général du Plan.

Le montant des travaux à exécuter au cours de cette première phase et approuvé par le Commissariat au Plan s'élève à 18 milliards, dont 4,1 milliards au titre de 1954. Les travaux qu'il reste à effectuer pour achever la première phase se monteront donc à 14 milliards en chiffres ronds.

Ainsi se poursuit la réalisation progressive du plan d'équipement aéronautique de Paris, qui donnera à la capitale les installations dignes de son renom et de son destin...

AU BOURGET le tracé des voies de circulation, qui imposait aux avions des cheminements au sol très longs, a été modifié. Ci-contre, une vue extérieure de l'aérogare et de la tour de contrôle.

PAUL TARASCON, qui s'est donné à l'aviation depuis près d'un demi-siècle et dont la première blessure grave remonte à 1911, reçoit des mains du président de la République les insignes de grand-croix de la Légion d'honneur.

UNE FIGURE DE LÉGENDE

PAUL TARASCON

GRAND-CROIX DE LA LÉGION D'HONNEUR

IL y a près d'un demi-siècle, Paul Tarascon s'initiait déjà à l'aviation en suivant les expériences d'Henri Fabre sur l'étang de Berre. Puis il poursuit personnellement des essais à Uliramas. Un grave accident, qui oblige les médecins à amputer du pied droit l'aviateur, les interrompt en 1911.

A la déclaration de guerre, en 1914, Tarascon réussit néanmoins à s'engager et il devient moniteur, à Pau. C'est là qu'il fait la connaissance du jeune Guynemer, qui quitte le modeste emploi de laveur d'avions pour devenir élève pilote. Tarascon rejoint ensuite, à Toul, l'escadrille Nieuport 31 et, en août 1916, descend son premier avion. Il devait en abattre officiellement douze au cours de la campagne et recevoir successivement la Médaille militaire, le ruban, puis la rosette de la Légion d'honneur.

En 1923, il songe à traverser l'Océan avec Coli comme navigateur. Mais, au cours du dernier vol d'entraînement de l'appareil, près de Dreux, Tarascon est blessé de façon extrêmement grave. Cela ne l'empêcha pas de revenir dans l'aviation à la mobilisation de 1939, puis de jouer un rôle actif dans la résistance.

En 1938, réformé à 100 %, il avait été élevé à la dignité de grand officier de la Légion d'honneur et, en 1955, le président de la République lui remettait les insignes de grand-croix.

MALGRE L'AMPUTATION du pied droit, Paul Tarascon réussit à s'engager, en 1914, dans l'aviation. Il abattit officiellement douze avions ennemis. Le voici devant son avion de chasse.

PENDANT UNE HALTE A BRAZZAVILLE, un avion de la Compagnie U. A. T. (Union Aéromaritime de Transports) fait le plein d'essence. Le trafic aérien entre la métropole et l'Afrique occidentale et équatoriale se développe régulièrement et complète de manière très utile le trafic maritime.

L'AEROPORT D'ORLY est équipé de manière à assurer les manutentions nécessaires dans les meilleures conditions. Les bagages sont véhiculés, comme dans toutes les gares importantes, sur de petits chariots attelés à une draisine. Mais ce qu'on ne voit pas dans les autres gares, ce sont ces passerelles roulantes si utiles à l'embarquement et au débarquement des passagers qui empruntent ces véritables paquebots aériens que sont les avions actuels.

LA PLUPART DES DOUANIERS sont chatouilleux sur le chapitre des alcools. Le whisky préféré, transporté dans sa mallette particulière, trouve parfois grâce à leurs yeux sévères, surtout lorsqu'il est aussi bien présenté et qu'un charmant sourire demande l'autorisation.

"PUISQUE VOUS PARTEZ EN VOYAGE..."

PAR JACQUELINE DE SEDOUY

PARTIR, c'est revivre un peu, dirait le poète en 1955, surtout si vous ne vous transformez pas en portefaix et ne voulez pas, tel l'escargot, emporter votre maison avec vous ! Le problème des bagages s'est modifié de fond en comble depuis que l'avion nous emmène à tire-d'aile déjeuner à Londres et souper à Athènes. Il s'agit aujourd'hui d'emporter, dans un minimum d'espace, le maximum de vêtements, le tout avec un faible poids.

LE POIDS : VOILA L'ENNEMI

LE premier but à atteindre lorsque l'on envisage de voyager, en vacances ou autrement, est celui de la réduction du poids. Le temps n'est plus, hélas ! où une femme était toujours sûre de trouver soit un porteur attitré, soit un porteur galant et bénévole, attentifs à lui épargner le moindre effort, la moindre peine. Bien des gares campagnardes, bien des pays, bien des imprévus nous obligent à transporter péniblement à bout de bras les valises et les sacs contenant notre vestiaire. Avant de s'évader par la route, les flots, les rails ou les airs, il faut soigneusement étudier le contenant et le contenu, afin de se limiter quant au volume, au poids et à l'encombrement.

Un vestiaire bien étudié sera combiné en vue d'assortir entre elles les différentes pièces qui le composent, afin d'éviter tout vêtement inutile et tout heurt de couleurs. Le tailleur de base, accompagné d'une jupe et d'un pantalon assortis, rend les plus grands services en tous lieux. Un jeu de blouses plus ou moins habillées, dont l'une se complète par une large jupe de même tissu, permet de varier sa tenue en diverses occasions et d'être partout dans la note. Le linge et les robes habillées seront, de préférence, choisis en nylon, dont les aspects nouveaux sont parvenus actuellement à un raffinement digne de certaines soieries. Les dessins en semis sont les plus à la mode. Lavées le soir, suspendues la nuit sur un cintre de voyage, ces toilettes sont prêtes, le lendemain, à affronter de nouveaux succès. Un petit fer à repasser pliant doit d'ailleurs toujours trouver sa place dans la valise d'une femme soigneuse. Muni d'une prise multiple permettant de le brancher sur l'ampoule de la chambre d'hôtel, abrité par un étui, équipé pour affronter tous les voltages, accompagné d'une petite planche de léger contre-plaqué recouvert d'un molleton, il est prêt à effacer le moindre faux pli en cours de route.

Un manteau cache-poussière en lainage imperméabilisé, choisi dans une forme et un coloris qui s'accordent avec les autres vêtements, se porte du matin au soir et s'égaye d'accessoires plus ou moins raffinés selon l'heure, le lieu et l'occasion. Le loden, la gabardine, le cracknyl composent d'excellents manteaux à tout faire, aussi seyants à minuit qu'à 10 heures du matin.

Trois paires de chaussures : escarpins, sandales, mocassins, répondent aux besoins d'une femme élégante, quel que soit le lieu de sa villégiature ; des pochettes de cuir ou de plastique et un grand sac cabas parachèvent toutes les tenues. Des gants lavables, un ou deux bérets souples,

L'ADIEU SUR LA PASSERELLE est toujours émouvant. Un sac confortable, où se nichent le livre à succès et le colis réparateur des oublis de la dernière minute, ne pèse guère sur la balance.

des écharpes poids plume complètent et renouvellent l'aspect des ensembles classiques, base du vestiaire de la voyageuse. Elle en jouera pour apparaître ni tout à fait la même ni tout à fait une autre, et éclipsera la dame, encombrée de dix malles, qui « n'a jamais ce qu'il lui faut » !

BAGAGES DERNIER CRI

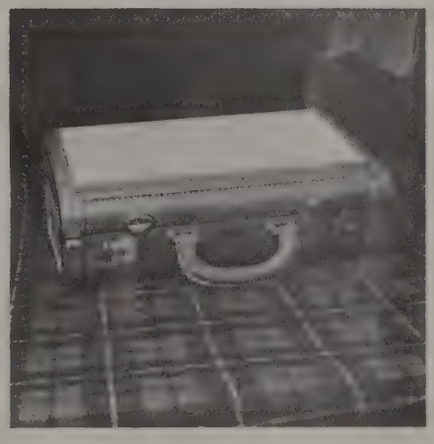
POUR voyager commodément, trois types de valises sont nécessaires : la valise souple, qui se suspend et permet aux jupes longues d'arriver sans froissement à bon port, ou la valise à soufflet, où les robes dorment sans heurt ; le cabas, dont le fond sert de carton à chapeau et dans lequel on empile les chaussures, chacune à l'abri dans un sac molletonné, et le « train case », ou mallette à maquillage, qui a remplacé avantageusement le lourd nécessaire de nos mères, aux innombrables flacons fragiles et pesants !

Cette mallette en cuir ou en plas-

PLAT ET FERMANT comme une serviette d'homme d'affaires, ce nécessaire de voyage, muni d'un nombre respectable de flacons et de boîtes, contient tout ce qu'il faut à une femme raffinée pour entretenir sa beauté : il remplace avantageusement les lourds et encombrants nécessaires de nos aïeules.

UN NOUVEAU TYPE DE CABAS, très bien étudié, offre une heureuse solution au problème ardu du transport des chaussures et d'un chapeau. Le couvre-chef se place dans son carton, à l'abri des heurts, et les chaussures se rangent dans la partie supérieure où elles sont aisément accessibles.

LA VALISE DU VOYAGEUR qui vole de capitale en capitale pour régler d'importantes négociations comporte un casier spécial destiné aux vêtements, séparé de celui qui contient les papiers. Sur le côté, une poche retient les objets de toilette. Tout est en ordre sous un petit volume.



UNE MALLETTE REDUITE, formant d'un côté trousse de toilette et de l'autre tiroir pour le linge, est idéale pour les hommes pressés qui aiment voyager sans encombrement. En toile et cuir piqué sellier, élégante et légère, elle est l'indispensable accompagnatrice du voyageur.

..."NE VOUS TRANSFORMEZ PAS EN PORTEFAIX, UTILISEZ DES BAGAGES LÉGERS"

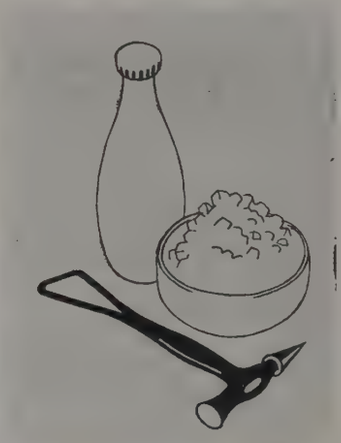
tique permet de ranger aisément pots et flacons de plastique contenant les produits de beauté. On peut aussi, en cas de bref déplacement, y nicher une courte chemise de nuit ou s'en servir comme sac à main. Des poches à fermeture éclair sont prévues sur la plupart de ces bagages, pour les passeports, passe-avant et tous papiers indispensables.

Les toiles écossaises, le cordoual, les cuirs, dans les tons naturel, fauve ou vert, sont les plus en vogue pour ces bagages allégés au maximum, qui se lavent d'un coup d'éponge et répondent avec élégance au souci dominant d'aujourd'hui : proscrire l'encombrement et la lourdeur.

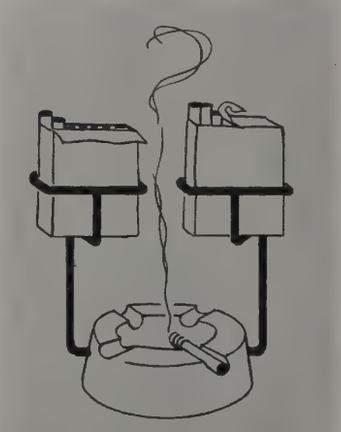
LA MEILLEURE FORMULE de valise souple emprunte à la housse de plastique sa forme longue et ses cintres serrés. Bien suspendues et abritées de la poussière et des faux plis, les robes du soir comme les complets masculins restent impeccables quelle que soit la durée du voyage. Repliée sur elle-même pour le transport, cette valise est légère et d'un volume qui la rend pratique.

NOUS AVONS TROUVÉ POUR VOUS

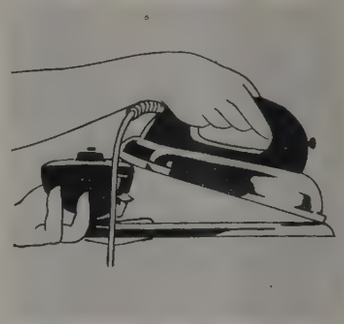
LE ROBOT GILUX épluche oignons, travaille dans l'eau et évite les larmes. Il est l'ami des jolis yeux et des bonnes cuisinières. La Carpe. (750 francs.)



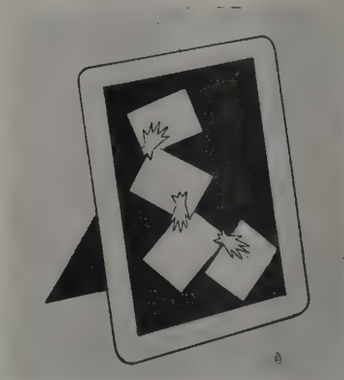
D'UNE TAILLE qui évite de l'égarer sans cesse, ce marteau décapsuleur, nouveau, solide et résistant, sert aussi à briser la glace à l'heure de la soif.



A CHACUN sa fumée préférée, semble dire ce cendrier de céramique, qui retient deux paquets de cigarettes, brunes ou blondes, à votre goût.

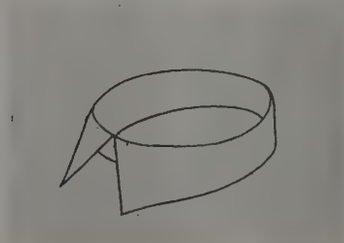


LA SEMELLE à vapeur « Supervap » transforme à volonté le fer ordinaire en fer « vapeur. Cofracat. (3.650 fr.)



POSE SUR LE BUREAU, ce cadre de velours rouge possède de petites mains magnétiques qui retiennent sagement les innombrables invitations qui ont tendance à s'égailler. (3.600 francs.)

POSEE SUR LE ROBINET, cette brosse nettoie en un clin d'œil la vaisselle et la rend nette et brillante en épargnant les mains. Dans l'armoire ou en voyage, le « Formacol » en polystyrène préserve les cols des chemises des faux plis disgracieux. (150 francs.)



CI-DESSUS, un coin de la chambre à coucher. Dessus de lit en agneau frisé. Niche où les objets disposés sur des plaques de verre épais sont éclairés par transparence. Tableau de Lorjou. Des fenêtres de ce petit appartement, situé à un étage élevé, la vue plonge sur la place Dauphine.

A L'OMBRE DE LA PLACE DAUPHINE, CHARMANTE, PROVINCIALE,

UN APPARTEMENT MODERNISÉ

SUR une petite place exquise, une vieille maison. A vrai dire, sur cette petite place, toutes les maisons sont vieilles. Mais celle-ci est une aïeule. D'opportunes réfections ont remédié aux trop graves dommages que l'âge apporte inévitablement. Et nous allons voir qu'on peut, d'une très ancienne demeure, tirer un excellent parti et s'y aménager le plus agréable séjour tout en profitant d'un site parisien exceptionnel.

Car il s'agit de la place Dauphine, ce coin paisible, soustrait à l'agitation toute proche, où l'on ne s'étonnerait guère, au soir de belles journées, de voir des voisins, assis devant leur porte, deviser sans fièvre, comme en quelque ville assoupie de province. Commencée au moment même où s'achevait la place Royale — l'actuelle place des Vosges — son constructeur, Achille de Harlay, entendait en faire une autre place Royale. Louis XIII n'était alors que dauphin, d'où son nom. Des maisons semblables, où se

TABLE A GIBIER LOUIS XIII transformée en table de travail. Son plateau peut se déployer. Derrière le fauteuil, une niche floquée en rouge pour abriter l'œuvre du sculpteur N. Brenner. Comme lampe, une boussole de marine (cuivre jaune et rouge) transformée en lampe, dont l'abat-jour métallique a été peint en rouge.

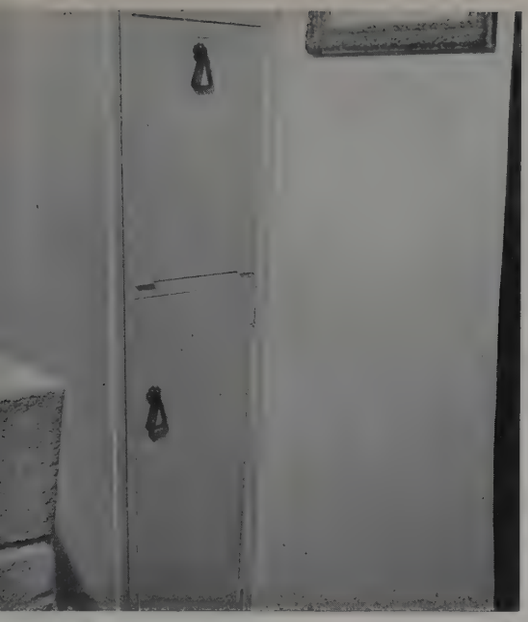
LES TROIS PHOTOGRAPHIES CI-DESSUS montrent la disposition de la porte-bibliothèque qui sépare la pièce de séjour de la cuisine. Obturation parfaite, gain de place puisque la porte supporte les livres ; les gonds de cette porte sont invisibles.

CI-CONTRE, FAUTEUIL LOUIS XIII à os de mouton, comme le tabouret. Les coussins à soufflets, revêtus de cuir, sont cousus au fauteuil et font corps avec l'armature elle-même.

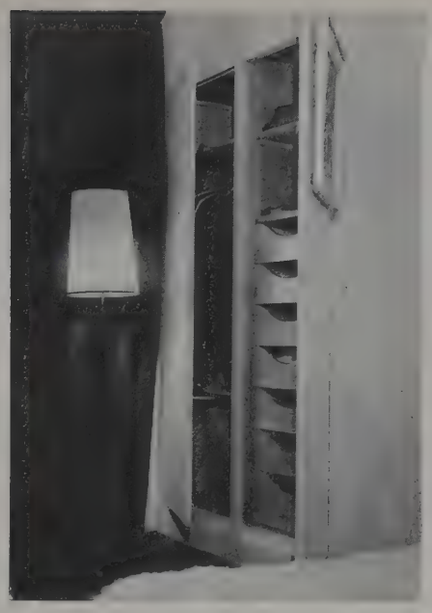
marient la pierre et la brique, la bordent, et sur le terre-plein une statue du roi devait s'élever.

Les années, en coulant, ont quelque peu altéré sa physionomie. Certes, les constructions bâties pour compléter le palais de Justice sont venues alourdir son élégant dessin triangulaire et leur blancheur crayeuse ne propose rien de satisfaisant à la vue. Mais, plantée de beaux arbres, la place Dauphine n'en garde pas moins un charme suranné, qui la rend chère au cœur des Parisiens épris de leur ville et que doit éprouver le touriste sensible. L'étroit goulot qui la relie au quai de l'Horloge abrita en un de ses logis Jeanne Phlipon, la future M^me^ Roland. Et, plus près de nous, Antoine vieillissant y accueillait des jeunes gens passionnés de théâtre.

A MENAGER dans une de ces maisons vétustes — et nous voici revenus à un propos dont l'histoire nous avait distrait — un appartement qui réponde aux exigences du confort moderne présente évidemment d'assez sérieuses difficultés. Elles ont été résolues avec beaucoup d'élégance dans l'appartement dont nous reproduisons ici divers aspects. Deux pièces pas très grandes, ingénieusement installées, une cuisine moderne, une salle de bains parfaitement comprise composent un ensemble agréable à habiter. C'est vraiment un petit appartement-type et dont les fenêtres ouvertes laissent voir au-dessus des marronniers en fleur la flèche de la Sainte-Chapelle en plein ciel.



VOICI PRISE DANS L'EPAISSEUR (ci-contre, à droite) une armoire où sont rangés les vêtements et le linge et dont on remarquera les tiroirs, nombreux et commodes à manœuvrer. La fermeture est invisible, grâce au système ci-dessus, qui supprime les gonds extérieurs.



SUR UNE PETITE TABLE, non loin du divan, est posé le téléphone de cuivre rouge et jaune. Cet appareil archaïque apporte dans l'appartement une note de fantaisie amusante qui fait que cet instrument du confort moderne s'incorpore tout naturellement au cadre ancien. Il est complété par la grosse montre boule placée à sa droite.

LA SALLE DE BAINS que l'on voit ci-contre, à gauche, est blanche. Les serviettes sont rouges. Le miroir de glaces est disposé pour abriter une petite pharmacie. Ci-dessous, toujours dans la salle de bains, lampe sur tige souple fixée à une plaque de verre épais.

LES SURFACES CREUSES DES MURS ont été utilisées au maximum. C'est ce qui a permis l'aménagement du bar, dont on voit ci-dessus le détail et dont la tablette à abattant rend le service facile. L'intérieur est revêtu de formica blanc.

CI-DESSUS, une partie de la pièce de séjour. Les sièges, fauteuils, tabouret, Louis XIII, à « os de mouton », sont garnis de cuir rouge, qui fait un heureux contraste avec la moquette de ton vert sombre qui recouvre le sol. Une vieille cheminée, d'aspect peu esthétique, a été supprimée et remplacée par la cheminée actuelle, constituée par une dalle d'égout peinte en vernis blanc. Au fond, la bibliothèque, dont une partie forme une porte qui conduit à la cuisine. Sur les murs peints en blanc mat, de très beaux dessins. — CI-DESSOUS, le divan, placé dans un retrait, ménage un agréable coin d'intimité. L'ensemble est confortable, et l'on a tiré le meilleur parti d'une surface réduite.

LES PREMIERS CONTINGENTS du Vietminh entrent dans Campha. On distingue sur notre document le képi d'un officier français encore présent.

DIX JOURS DE RÉVOLUTION A SAÏGON

par **René BRANELLEC,** témoin oculaire.

APRÈS Hanoï, Haïphong a vu partir le dernier de nos soldats. Ce Tonkin que les Français avaient trouvé en friche et dans le dénuement, et qu'ils ont fertilisé de leur sang, ils l'abandonnent au communisme asiatique avec des cités florissantes et des industries modernes magnifiquement équipées.

Mais le drame indochinois n'est pas clos. En proie aux querelles de sectes, le Vietnam est plongé dans une véritable guerre civile, dont notre collaborateur René Branellec retrace, ci-dessous, les péripéties qu'il a vécues.

Elle se déroule sous les regards intéressés des agents d'Ho Chi Minh, qui, grâce à cet entre-déchirement fratricide, espèrent étendre leur domination et rendre ainsi illusoire la barrière dressée à la Conférence de Genève contre la marée communiste extrême-orientale.

Nos amis américains, qui portent une sérieuse responsabilité dans ces événements, peuvent mesurer aujourd'hui combien lourdes ont été leurs erreurs. Puisse cette pénible expérience les amener à une plus saine compréhension des intérêts vitaux de la France dans d'autres régions du globe où elle se trouve en butte à tant de convoitises.

27 AVRIL, 19 heures

JE reviens de Haïphong, où j'ai assisté à l'évacuation de la zone de Campha et de Hongay, siège des plus riches mines d'anthracite à ciel ouvert connues dans le monde. Cela s'est déroulé à la façon d'un mécanisme parfaitement réglé, sans le moindre incident. La population a applaudi avec une obéissance touchante aux mots d'ordre des can-bos chargés de veiller à la bonne marche de la cérémonie. Il n'y a pas eu un seul cri d'hostilité contre nous. On attendait, pour dresser les arcs de triomphe et déployer les drapeaux rouges frappés de l'étoile d'or, que la dernière voiture française eût dépassé — d'un quart de tour de roue — l'endroit où devait se produire l'explosion de joie populaire. Et l'explosion se produisit, merveilleusement, à la commande.

Mon avion aurait dû atterrir à Saïgon à 17 heures. Mais il a fallu faire escale à Tourane pour l'essence. On n'en trouve plus à Haïphong, car Haïphong est déjà morte à la vie ancienne et pas encore née à la vie nouvelle. Nous arrivons donc à Saïgon à 19 heures.

Je demande au chauffeur venu m'attendre à l'aérodrome si tout a été calme. Il a une moue significative. Il y a eu plusieurs incidents avec morts et blessés.

Quelques instants plus tard, je vois V...

« La situation est extrêmement tendue, me dit-il. Ce que l'on craint, maintenant, c'est un choc entre l'armée nationale vietnamienne et le corps expéditionnaire. »

Dans la soirée, quelques rafales de mitrailleuse. On en a entendu bien d'autres. Pourtant, la ville est inquiète.

28 AVRIL

C'EST à 12 h. 45 exactement que l'on s'aperçoit que ça ne va pas du tout. Les mortiers lourds binh-xuyen envoient leurs projectiles dans le parc de la Présidence, situé en pleine ville. En réalité, l'affaire était commencée depuis vingt bonnes minutes, mais elle ne concernait alors que les faubourgs extérieurs de Cholon.

Les mortiers de l'armée nationale prennent pour cible la rue de la Résistance, qui se dirige, perpendiculairement au boulevard Gallieni, vers le fameux pont en Y au delà duquel se trouve le P. C. de Le Van Vien, qui abrite, entre autres curiosités, un tigre et un crocodile. Le pont en Y est arrosé, et, naturellement, les paillotes qui bordent l'arroyo chinois.

Vers 2 heures de l'après-midi, une épaisse fumée monte dans le ciel. Tout un quartier brûle. Sous les tirs des mitrailleuses, sous les rafales des mitraillettes, sous les mortiers, qui continuent à tirer impitoyablement, des milliers de pauvres gens rassemblent en hâte leurs hardes et fuient. Beaucoup d'entre eux tombent sous les balles. D'autres périssent asphyxiés et carbonisés.

Il se produit des accalmies. Mais les pompiers ne peuvent les mettre à profit. A peine ont-ils commencé à travailler que les combats reprennent.

A Saïgon, l'atmosphère est mauvaise. La chaleur est intolérable, épuisante, et le climat moral ne vaut pas mieux que le climat physique. Les commissions de bons offices, créées à l'initiative du général Ely et qui comprennent des officiers français, des officiers de l'armée nationale et des Binh-Xuyen, ont dû cesser de circuler dès 15 h. 30. Nul ne les écoutait plus. Quand elles insistaient, on les menaçait d'une grenade ou d'une rafale de mitraillette. Une jeep française s'est fait mitrailler alors qu'elle passait devant le palais de l'Indépendance. Par miracle, il n'y a eu qu'un blessé.

Quant à savoir qui est responsable du rebondissement de la guerre civile, c'est peine perdue. Les deux adversaires mentent effrontément.

29 AVRIL

PENDANT toute la nuit, la bataille s'est poursuivie à la lueur de gigantesques incendies qui dévastent le boulevard Gallieni et les rues avoisinantes. Le matin, on apprend que le pont en Y a sauté. Les Binh-Xuyen se retranchent, à ce niveau, derrière l'arroyo chinois. Mais ils continuent à tenir la quasi-totalité de Cholon, grâce à des forteresses improvisées, telle celle du lycée Petrus-Ky. Et, pour corser le paradoxe, ils trônent en pleine ville de Saïgon, dans les bureaux de la Sûreté, situés en haut de la rue Catinat.

Diem voulait prendre d'assaut cette Sûreté Catinat. Les Français s'y sont opposés.

LA CLIQUE du 6e régiment d'infanterie coloniale joue une dernière fois avant de quitter Haïphong, où les drapeaux rouges vont flotter, sur commande, pour accueillir les nouveaux occupants de la ville.

EN HAUT, un rideau vietminh. — AU-DESSOUS, un barrage militaire indique aux convois des Viets la limite à ne pas dépasser.

L'immeuble, bourré d'explosifs, est au centre du quartier commerçant, et les Binh-Xuyen ont déclaré qu'ils le feraient sauter s'ils étaient contraints à la retraite. Coiffés de leurs bérets verts, ils attendent les événements, assis sur le mur d'enceinte. Ils sourient narquoisement aux soldats de l'armée nationale qui passent dans la rue, à 2 mètres.

Rue Legrand-de-la-Liraye, ils sont plus virulents. Hier, comme deux camions de l'armée nationale passaient à leur portée, ils les ont grenadés. L'un des camions a flambé, et trois soldats, blessés, n'ont pu être dégagés à temps et ont péri carbonisés.

Vers la fin de la matinée, une vive fusillade et des tirs de mortiers se déclenchent à Khan-Hoi, du côté du port de commerce. J'y vais et tombe en pleine panique. Hommes, femmes, enfants courent, affolés, en tous sens. On bourre de ballots tous les véhicules disponibles, camions, voitures, cyclo-pousses. Or, si quelques coups de feu claquent sec, ce n'est manifestement pas ici qu'a lieu le combat. Mais il se rapproche et son « aura » est là, et c'est comme une ombre sinistre qui s'abat brusquement sur la population.

Je repasse du côté de Saïgon pour remonter à petite allure l'arroyo chinois par le quai de Belgique. C'est juste avant l'usine électrique de Choquan que je rencontre l'armée nationale en opération. Les Binh-Xuyen sont sur l'autre rive de l'arroyo et les adversaires se matraquent sérieusement. Je m'arrête à 150 mètres environ de l'usine, devant une paillote où une dizaine de civils de tous âges ont cherché une dérisoire protection. Une femme me demande deux places pour elle et sa sœur. Je n'ai pas plutôt accepté que ma voiture est littéralement prise d'assaut. Seuls deux hommes se résignent à ne pas monter, mais jamais je n'aurais cru qu'une 11 CV légère pût charger tant de monde, de valises et de paquets de tous calibres en un éclair de temps.

Une chose est claire : les Binh-Xuyen retraitent vers la rizière. Le P. C. de Le Van Vien est investi. L'affaire est très chaude et la presse lui paie un lourd tribut. Anne de Buchepot, correspondante-photographe de journaux de province français, est mortellement blessée alors qu'elle prenait des clichés de la bataille. Un petit avion de l'Aéro-Club, piloté par un Français, M. Carabin, est abattu à la mitrailleuse au-dessus du pont en Y ; son passager, Dixie Reese, chef photographe des services américains de l'ambassade, trouve ainsi la mort en même temps que son pilote bénévole. Notre confrère Guilbert, de « l'Aurore » et « United Press », est blessé d'un éclat de mortier.

La propagande antifrançaise, qui s'était un peu calmée, reprend de plus belle. Nous sommes attaqués par une presse entièrement aux ordres du gouvernement, et certains articles de revues américaines fournissent d'excellents thèmes antifrançais. On utilise aussi des tracts anonymes et la radio. Il s'agit de faire entrer dans la tête des Vietnamiens que ce sont les « colonialistes français » qui ont tout fomenté, qui ont bouté le feu aux quartiers incendiés, excité les Binh-Xuyen, etc. Un des meneurs de jeu s'appelle Tran Trung Dung, sous-secrétaire d'Etat à la Défense nationale, ex-Vietminh, fort intelligent quoique fanatique, et absolument dénué de scrupules. L'autre, c'est le colonel Landsdale, qui créa Magsaysay aux Philippines et s'est chargé de créer ici Diem.

Le soir tombe. A Cholon, des blocs entiers de maisons, des rues, des files de paillotes brûlent interminablement.

30 AVRIL

L'EMPEREUR Bao Daï en est à son troisième télégramme à Diem. La presse vietnamienne n'en souffle mot. Bao Daï a convoqué Diem en France. Il n'a obtenu — tardivement — qu'une réponse dilatoire du Conseil des ministres. Bao Daï revient à la charge. Il a, cette fois, enlevé les pouvoirs militaires à Diem et a nommé commandant en chef de l'armée le général Vy. C'est un officier de mérite, très pondéré, et qui passe pour avoir recueilli, au moins en partie, l'héritage de popularité du général Hinh. Mais, comme ce dernier, il a de la sympathie pour les Français. C'est en ce moment la plus grave infirmité.

Vy est invité à la Présidence. Il s'y rend. Et il se passe, ce soir-là, au palais de l'Indépendance, des choses à peine croyables. Vy, que Bao Daï vient de nommer à un poste de confiance, renie le chef de l'Etat.

L'après-midi même, s'est tenue, à l'hôtel de ville, la première réunion du « Comité révolutionnaire ». D'où sort ce comité ? Qui en est l'auteur ? Nhu, frère de Diem et éminence grise du régime, s'est, dit-on, « résigné » à lâcher la bride à ses promoteurs, dont les principaux sont Ho An Son, un ex-Vietminh de tendance trotzkyste, orateur fougueux qui possède, comme je viens de m'en rendre compte, un magnétisme qui agit sur la foule, et le général caodaïste Trinh Minh Thé, un autre illuminé, patriote incontestable, très pur et impitoyable. En 1945, on l'avait vu participer aux massacres des Français à la cité Audouit, à Saïgon. En 1952, il rangeait deux voitures contenant chacune 50 kilos de plastic, sur la place du Théâtre, à Saïgon, à l'heure où le plus grand nombre de Saïgonnais se rassemblent là. Bilan : cinquante-deux morts. En décembre dernier, il mettait à mort, après les avoir suppliciés, deux officiers français et leur chauffeur nord-africain.

Quoi qu'il en soit, le Comité révolutionnaire s'est réuni. Il a décidé la déchéance de Bao Daï, « fantoche des Français », le départ immédiat du corps expéditionnaire, la dissolution du gouvernement Diem (parce qu'il tient ses pouvoirs de Bao Daï) et la formation immédiate, par le même Diem, d'un nouveau gouvernement qui tiendra ses pouvoirs du peuple. La déchéance de Bao Daï est immédiatement concrétisée : les portraits de l'ex-empereur sont décrochés des murs, piétinés et, finalement, défetestrés en présence de quatre cents jeunes gens qui trépignent de joie. Ces quatre cents jeunes gens représentent, paraît-il, dix-huit partis ou mouvements. Le plus important, de très loin, est la Confédération du Travail chrétien, qui prétend grouper six cent mille membres cotisants. J'avise dans la salle où se tient cette réunion tumultueuse l'un de ses dirigeants et lui demande si son mouvement a bien signé les résolutions qui viennent d'être lues et distribuées avec la mention des partis signataires.

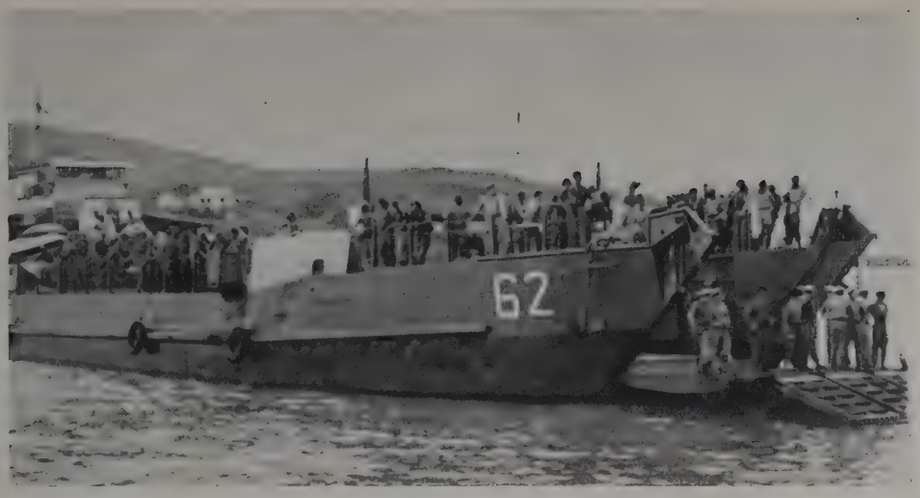
« J'ai assisté, hier, à la séance au cours de laquelle ces résolutions ont été mises au point. Je pense que ce que l'on reproche à Bao Daï est justifié.

— Mais avez-vous signé ?

— Non, j'étais là comme simple observateur, à titre personnel. Je n'avais aucun pouvoir de signer au nom de la C. V. T. C. »

La première réunion du Comité révolutionnaire prend fin sur cette note pour le moins équivoque. Des délégués se rendent au palais du gouvernement afin d'y déposer les résolutions. Ils y rencontrent, comme par hasard, le général Vy, qui va se faire sérieusement « endoctriner ». A 10 heures du soir, c'est chose faite. Vy, sous la menace du revolver, signe tout ce que l'on veut. On convoque la presse. On lui annonce, avec de grands sourires, le reniement de Vy. Celui-ci est surveillé de près. Pas assez cependant pour qu'il ne puisse glisser à mon confrère Daymard, directeur de l'A. F. P. à Saïgon : « Je suis prisonnier », avant de disparaître dans une autre pièce où on l'entraîne de force... Cela paraît incroyable. C'est vrai, pourtant.

Entre temps, le colonel Cao Van Tri, chef opérationnel pour la région de Saïgon-Cholon, dont les troupes viennent de combattre, s'est ému de l'absence prolongée du général. Il a menacé d'aller chercher Vy à la Présidence, à la tête de ses parachutistes. Mais la sinistre comédie est, dès ce moment-là, terminée. On libère Vy peu avant



DANS LA BAIE D'ALONG, le dernier bateau français quitte le port de Hongay, auquel le trafic des mines d'anthracite donnait naguère une vive animation.

minuit, et c'est un cadavre ambulant qui sort de la présidence.

1er MAI

ON en a d'ailleurs eu la preuve sans tarder. Vy a réuni ce matin, à 9 h. 30, dans l'ancienne villa de Hinh, la presse internationale pour lui expliquer les conditions dans lesquelles on lui a extorqué son désaveu de Bao Daï. Il a bien annoncé son intention de reprendre en main l'armée pour assurer l'ordre jusqu'à la constitution d'un nouveau gouvernement. Mais quand il veut passer à l'action, tous les chefs d'unité se dérobent. Ils n'ont plus confiance en lui. Il ne lui reste plus qu'une seule solution : s'enfuir à Dalat, ce qu'il fait à 15 h. 30.

Ainsi la victoire de Diem est éclatante. Et le télégramme de Bao Daï qui annonce aujourd'hui le départ du général Hinh pour Saïgon, en qualité d'observateur chargé de rendre compte à Sa Majesté de la situation réelle au Vietnam, ne fait que compliquer bien inutilement les choses.

Tandis que se déploie toute cette activité politique, l'armée nationale pousse vigoureusement ses avantages. Diem est soucieux de montrer au général Lawton Collins, envoyé spécial du président Eisenhower, qui arrive demain, une situation militaire parfaitement nette.

2 MAI

LE général Lawton Collins débarque à 9 heures à l'aérodrome de Tan-Son-Nut. Il nous apparaît frais et rose. Le général O'Daniel, chef de la Mission militaire, est là. Un « dur ». Lansdale, lui, est absent. Il ne fait pas partie des personnages « visibles ». Officiellement, il dépend de O'Daniel, mais, à certains égard, relève de Collins et, en d'autres cas, est en rapport direct avec la Maison Blanche.

Comme on s'y attendait, Collins n'a pas ouvert la bouche à propos des événements de Saïgon. « No comment. » On le comprend aisément.

Sur le plan politique, on constate un véritable déchaînement de la presse et de la radio contre Bao Daï et contre les Français. Vers 6 heures du soir, on apprend que quatre cents hommes de Trinh Minh Thé, groupés dans cinq postes, investissent pratiquement la cité Larégnère, où habitent quatre-vingts familles françaises et vietnamiennes. Des contre-mesures sont prises par le commandement du corps expéditionnaire. Les portes de la cité sont fermées. Une nouvelle nuit d'anxiété commence.

3 MAI

A CHOLON, les derniers nids de résistance binh-xuyen sont vivement pris à partie. Le nettoyage se poursuit méthodiquement. Avec mon ami Paul Mousset, qui est de passage à Saïgon, nous constatons la progression de l'armée nationale. Impossible de prendre des photos. Pour la première fois, les soldats en opération nous témoignent de l'hostilité... Une petite plaisanterie : ils nous font signe de nous engager dans une rue qui est prise en enfilade sous le tir binh-xuyen. Nous évitons le piège de justesse.

Le soir, très tard, j'apprends la mort de Trinh Minh Thé. Le président Diem s'est, dit-on, évanoui d'émotion devant le cadavre. Etait-ce l'amitié seulement qui parlait ? Diem a avoué à l'un de ses intimes que Trinh Minh Thé était son seul lien avec le Comité révolutionnaire. Thé disparu, comment le président va-t-il pouvoir agir efficacement sur ces jeunes fanatiques dont le passé et les aspirations sont très obscures ?

Diem s'est déjà préoccupé de « diluer » le Comité. Pour qu'un gouvernement populaire puisse se former, il faut une autre caution que celle de quatre cents jeunes gens. On a donc convoqué à Saïgon, d'une part, tous les élus du Nord, du Centre et du Sud Vietnam, d'autre part, des délégués des comités révolutionnaires de province. Les élus sont au nombre d'un millier environ ; les délégués révolutionnaires, deux à trois mille... au très grand maximum. Les premiers siègent au palais de l'Indépendance, les seconds, dans une vaste salle du boulevard Gallieni.

Entre les élus une scission se manifeste immédiatement. Les gens du Sud ne sont pas du tout d'accord pour présenter une motion commune avec les élus du Nord et du Centre, qui se révèlent trop prompts, à leur gré, à demander la déchéance de Bao Daï, etc., c'est-à-dire tout ce que le Comité révolutionnaire de Saïgon a déjà réclamé au cours de sa première réunion.

4 MAI

LE désaccord entre Sudistes et Nordistes persiste. La propagande contre Bao Daï et contre les Français, toujours associés dans une même réprobation, est plus vive que jamais... Des rumeurs alarmistes circulent. En fait, des incidents ont éclaté entre Français et Vietnamiens, « non point entre le peuple vietnamien et les Français », mais entre militaires et civils ou entre militaires des deux nationalités. Ma femme continue d'aller tranquillement au marché.

5 MAI

ON est tout étonné de ne plus entendre le bruit, qui était devenu familier, de la mitraillade et des mortiers. Les Binh-Xuyen ont, sans nul doute, subi une sévère défaite. Les journaux vietnamiens écrivent que Le Van Vien, blessé à une jambe, a été transporté dans une clinique française.

Elus et délégués révolutionnaires délibèrent pendant ce temps... Les élus du Sud ont fini par signer la motion commune.

Ce matin, comme je passais en voiture place du Marché, un coup de revolver a claqué tout près de moi. Pour me faire peur... Dans la soirée, un 4/4 vietnamien, conduit à toute allure, entre en collision avec un camion de 12 tonnes de la Légion étrangère. Les occupants du 4/4 sautent de leur véhicule, les armes à la main, font aligner les deux chauffeurs français, bras levés, et déchargent juste au-dessus de leur tête leurs mitraillettes.

S'il est vraiment venu, le corps expéditionnaire est encore là. Trente-cinq mille hommes, quatre cents chars, auto-mitrailleuses ou engins blindés... Et, à 19 heures, un commando de cent cinquante légionnaires, qui s'est formé spontanément sitôt connue l'injure faite deux heures plus tôt à la Légion, se dirige vers le palais du Gouvernement. Il ne faut pas moins que l'intervention du général Ely pour empêcher l'irréparable.

6 MAI

POUR la première fois depuis deux mois, un appel au calme est lancé à la radio vietnamienne, encore que certains passages soient assez désagréables. Le ministre de l'Intérieur, de son côté, fait une proclamation pleine de mesure. Est-ce la détente ?

7 MAI

L'AGENCE officielle « Vietnam-Presse » publie la relation d'une affaire de transport d'armes, en s'efforçant à prouver les amitiés dont les Binh-Xuyen ont bénéficié du côté français. Voici le fait : le commissariat du port était tenu par les Binh-Xuyen. Ceux-ci, avant de l'évacuer, le 3 mai au soir, demandèrent au commandant français du port de prendre provisoirement en garde les armes et munitions qui y étaient contenues. Hier soir, un officier binh-xuyen vint charger le tout « dans une ambulance qui, selon « Vietnam-Presse », appartenait au corps expéditionnaire ». En traversant le faubourg de Gia-Dinh, l'officier en question fut arrêté et le pot-aux-roses, découvert.

Aujourd'hui, à midi, le général Ely a donné un démenti formel à cette présentation tendancieuse d'un événement qui se déroulait en application d'un accord intervenu, « à la demande de la Présidence », et aux termes duquel les autorités françaises avaient accepté d'offrir leurs bons offices pour obtenir l'évacuation des postes binh-xuyen encore tenus dans la ville, sous cette réserve expresse que les Binh-Xuyen pourraient choisir librement leur zone de ralliement, en emportant avec eux armes et bagages.

Cette affaire a soulevé une émotion considérable en ville. La volonté de faire retomber sur les Français la responsabilité de tout ce qui s'est passé ici depuis dix jours de luttes sanglantes, d'incendies et de pillages, s'affirme à nouveau, très dangereusement. Et l'on peut se demander de quoi sera fait demain.

En tout cas, on a commencé, du côté français, à prendre des mesures de protection individuelle qui complètent le système de patrouilles et de gardes statiques.

***

DIEM a gagné la première manche dans la lutte contre les sectes et contre Bao Daï. Mais s'il a pris une position nette contre les sectes, il s'est gardé de rompre définitivement les ponts avec Bao Daï. Il laisse ce soin au Comité révolutionnaire, qui est dominé par l'influence caodaïste, et, à un moindre degré, aux élus. Parmi ces derniers, ceux du Nord et du Centre sont fanatiquement anti-Bao Daï et pro-Diem. Ceux du Sud rejettent à la fois Bao Daï et Diem, et le fait que seize d'entre eux sur vingt-deux aient finalement accepté de signer la motion présentée par le Nord et le Centre ne change rien à la réalité de l'opposition sourde que Diem rencontre dans le Sud.

Réussira-t-il à devenir le Synghman Rhee du Vietnam, selon le vœu des Etats-Unis ? Cela paraît douteux. Mais qui, aujourd'hui, oserait prédire quoi que ce fût dans ce Vietnam livré à des forces que nul ne contrôle plus ?

CE N'EST PAS EN CAMARGUE ou sur les bords du Nil que l'objectif a fixé ce groupe de flamants roses, mais bien au Zoo de Vincennes. Sur le sable, des grues à aigrette. — CI-DESSOUS, le rhinocéros est fort populaire. Il répond — et ce n'est pas une façon de parler, car il vient quand on l'appelle — au nom de François.

LA NAISSANCE de ce jeune ours blanc polaire a été un événement. S'il consent volontiers à manifester ses grâces, sa mère montre extrêmement peu d'amabilité.

LES PARCS ZOOLOGIQUES s'efforcent autant que possible de rapprocher les animaux sauvages de leurs conditions habituelles d'existence. Le rhinocéros retrouve-t-il ici quelque chose du décor de son enfance ?

CES ANIMAUX aux longues cornes, couverts de poils soyeux et qui ressemblent à des buffles, sont des yacks, originaires des régions montagneuses de l'Asie centrale.

AU ZOO DE VINCENNES QUI REÇOIT 2 MILLIONS DE VISITEURS PAR AN

PAR RENÉ PARNAY

Le Zoo de Vincennes est fort populaire près des Parisiens, qui en font volontiers un but de promenade. Les nombreux touristes que la province et l'étranger envoient à Paris l'inscrivent aussi sur la liste des endroits auxquels ils consacrent un moment de leur séjour. En fait, le Zoo reçoit annuellement deux millions de visiteurs. Ce chiffre indique l'intérêt qu'il éveille chez un public qui va régulièrement en augmentant.

Mais le Zoo n'est pas seulement une « attraction », un lieu de divertissement où les enfants rient aux éclats des cabrioles des singes ou s'amusent des malices de l'éléphant. C'est aussi un établissement où des savants poursuivent des recherches. Des accords entre le ministère de l'Education nationale et la Ville de Paris le régissent.

Le Zoo est rattaché au Muséum d'histoire naturelle par l'intermédiaire de la chaire d'éthologie du Muséum, dont le titulaire, M. le professeur Urbain, assume en même temps la direction du Zoo. Et c'est l'adjoint du professeur Urbain dans cette chaire, M. Nouvel, sous-directeur du Zoo, qui a bien voulu nous donner quelques indications sur l'aspect scientifique de ce parc d'animaux. Celui-ci, auquel sont d'ailleurs annexés des laboratoires, est, en somme, un centre d'expérimentation pour les spécialistes de l'éthologie.

Mais qu'est-ce que l'éthologie ? C'est la science qui étudie les mœurs des animaux et les rapports de ceux-ci avec le milieu dans lequel ils vivent. Pour employer une formule plus large, c'est la science du comportement des animaux.

L'intérêt qui s'attache aux collections zoologiques vivantes s'est beaucoup déplacé au cours des siècles, et l'on peut dire que l'orientation donnée à ces collections suit, en quelque sorte, l'évolution de la pensée humaine. Il ne s'agit plus, en effet, d'offrir à la curiosité publique un ensemble plus ou moins complet, un échantillonnage plus ou moins fourni de sujets appartenant à diverses espèces. Depuis assez longtemps déjà, les laboratoires qui complètent les parcs zoologiques étudient la physiologie et la pathologie des animaux sauvages. Par ces travaux, ils contribuent au développement des sciences médicales comparées. Mais leurs

L'OURS BRUN passe beaucoup de temps dressé sur ses pattes de derrière. Dans cette posture, et sans la moindre vergogne, il quémande de menues friandises. — CI-DESSUS, trois jeunes « baribal », variété d'ours noirs d'Amérique qui, adultes, atteignent un gros poids.

L'AUTRUCHE est évidemment à même de satisfaire aisément sa curiosité. Que ce qu'elle découvre l'irrite et vous verrez le long cou rouge de ce mâle se gonfler de colère.

LES CYGNES SAUVAGES sont fort belliqueux, surtout si quelque rivalité amoureuse vient à les opposer. Sans le grillage qui les sépare, ce serait une jolie bataille ! CI-DESSOUS : groupe de pélicans et d'oies.

LE CHARMANT ANIMAL, facile à effaroucher, qu'on voit ci-dessus est un cob de Buffon. Son petit l'accompagne, sur lequel la mère veille avec sollicitude. — CI-DESSOUS : solennel et débonnaire, un imposant éléphant d'Asie, derrière lequel se profile un autre éléphant, originaire, celui-là, de l'Afrique.

LES OTARIES, qui ont d'ailleurs conquis au cirque une place d' « artistes », méritée par leurs talents de jongleurs et d'équilibristes, sont aussi une des attractions du Zoo, soit qu'elles évoluent dans l'eau de leur bassin, soit qu'elles jouent ou se reposent au soleil sur le rocher de ciment qui leur tient lieu ici de banquise.

recherches s'orientent maintenant dans une voie nouvelle, celle de la psychologie animale. Il s'agit là d'une science encore récente, mais certainement appelée à un fructueux avenir. On attend d'elle un précieux appoint à la connaissance de la psychologie humaine. L'étude des animaux a permis, on le sait, des progrès décisifs à la médecine. Dans le domaine infiniment complexe de la psychologie, les observations faites sur le monde animal seront certainement fort profitables.

Ainsi, l'homme a d'abord cherché à dresser l'inventaire des espèces animales au milieu desquelles il vit. Plus tard, sous l'impulsion donnée par Claude Bernard à la médecine et aux sciences naturelles, on s'oriente vers des recherches d'ordre physiologique et biologique. Puis une autre tendance se dessine : l'étude du comportement des animaux, étude souvent plus ou moins influencée par des conceptions philosophiques. Aujourd'hui, les savants s'efforcent d'enregistrer avec le maximum de précision les aspects spontanés de ce comportement et d'observer les modifications provoquées par la variation successive des facteurs qui le conditionnent.

Les problèmes qui se posent au directeur d'un parc zoologique sont très nombreux, car, pour pouvoir conserver et étudier des animaux selon le vœu de la science moderne, il faut mettre en œuvre des techniques très complexes. Ainsi l'alimentation des animaux est, cela va de soi, un élément essentiel de leur conservation et dont l'influence est considérable sur leur équilibre biologique et sur leur reproduction. D'où nécessité de leur assurer un régime qui complète la ration de base, au moyen d'aliments aussi variés que possible.

Et M. Nouvel cite cet exemple :

« Au Zoo de Vincennes, aucune naissance n'a été enregistrée chez les babouins, de 1938 à 1941. Les rations étaient alors constituées, pour une troupe de cinquante individus environ, de maïs, de riz cuit, de pommes de terre cuites, additionnés, selon la saison, de carottes, de laitues et de feuilles de choux. A partir de 1940, les difficultés de l'approvisionnement eurent pour conséquence de nous obliger à recourir aux aliments les plus divers, et des rations, plus ou moins équilibrées, mais très variées, furent établies.

» La reproduction apparut alors, et l'on enregistra 6 naissances en 1942, 9 en 1943, 8 en 1944, 9 en 1945, 10 en 1946, 9 en 1947, 10 en 1948, 11 en 1949, 7 en 1950 et autant en 1951.

» La confrontation de ces faits montre que la natalité est apparue à une période pendant laquelle le régime alimentaire était caractérisé par l'extrême diversité des aliments. »

On travaille aussi dans les parcs zoologiques à mettre au point le traitement médical des affections qui atteignent les animaux sauvages. Travail malaisé, car il faut, pour les examens, et souvent pour l'application du traitement, immobiliser le sujet malade. Les recherches sont dirigées surtout vers les infections microbiennes et les maladies d'origine parasitaire. L'intérêt de ces études ne se limite pas à la seule pathologie animale, puisque certaines de ces maladies sont transmissibles à l'homme ou aux animaux domestiques.

On remarquera, d'autre part, qu'une cause importante de mortalité chez les animaux des jardins zoologiques réside dans les lésions provenant d'enclos mal disposés ou de bagarres entre les animaux. Il n'est pas douteux que les observations faites à cette occasion sont importantes pour la pénétration de la psychologie animale. Non moins intéressantes sont celles qui peuvent être recueillies sur la manière d'être des animaux dans l'espace qui leur est attribué. Comment ceux-ci défendent-ils leur « territoire » ? Quelle attitude observent-ils envers des objets ou des êtres animés placés en dedans ou en dehors des limites de l'habitat ? Cette notion du « territoire » a pu être rapprochée de la notion humaine de propriété. Mais bien d'autres points se proposent à l'attention des investigateurs ; la notion de temps chez l'animal, les modalités de la mémoire, l'établissement d'une hiérarchie sociale. On voit que les problèmes ne manquent pas.

Assurément, il serait plus facile d'essayer de leur découvrir des solutions dans le cadre de ces réserves où les espèces étudiées vivent dans leur milieu naturel. Là, évidemment, l'éthologie trouverait l'endroit idéal. Il va sans dire qu'il n'est pas possible de créer partout de telles réserves. Cependant, le parc zoologique constitue déjà un très grand progrès sur les ménageries anciennes, par la liberté plus grande accordée aux animaux, qui se rapprochent ainsi de leurs conditions de vie habituelles.

Les collections zoologiques doivent, en effet, être installées dans un cadre attrayant. Pour ces parcs, il convient de mettre en œuvre les ressources de l'architecture paysagiste et de la décoration florale. Ils seront ainsi mieux en mesure de remplir leur mission, qui est de faire comprendre au public combien est nécessaire la protection des richesses naturelles. On les a longtemps crues inépuisables. Elles ne le sont pas. Et comment résisteraient-elles à cet appétit de destruction qui est trop souvent la marque de la civilisation présente ? On commence pourtant à réagir contre cet esprit destructeur, à comprendre quels dangers proviennent des attaques contre la nature. Ainsi sont nées ces réserves où s'opère un véritable sauvetage. Dans un livre qu'il vient de publier (1), notre collaborateur et ami Louis Robin conte comment ce mouvement de protection (auquel s'intéresse l'Unesco) s'est développé et les résultats qui ont été déjà obtenus.

Les parcs zoologiques — et nous pouvons nous montrer très légitimement fiers de celui de Vincennes — tiennent dans cette indispensable défense de la nature, dont l'homme moderne est parfois si cruellement éloigné, un rôle important. Tous peuvent s'y distraire et s'y instruire.

(1) *Les Sanctuaires de la Nature*. Payot, éditeur.

LES MAITRES FRANÇAI DU XIX^e SIÈCLE DANS LES COLLECTION AMÉRICAINES

par BERNARD CHAMPIGNEULLE

UN comité de sélection de neuf membres représentant les institutions d'art les plus importantes des Etats-Unis, sous la direction de Mr. James Thrall Soby, a pu persuader les possesseurs de ces tableaux de les confier à l'exposition qui se tient à l'Orangerie. « Ce comité, écrit Mr. William A. M. Burden dans sa préface, s'est efforcé d'obtenir seulement des pièces exceptionnelles, n'excluant d'avance que celles qui avaient été montrées à Paris depuis la guerre. »

Ce que Mr. Burden ne dit pas, sans doute par modestie, c'est que ce choix a été fait avec une intelligence et un goût hors de pair. Il y a bien quelques absences regrettables de pièces importantes — absences qui ne sont nullement imputables aux organisateurs — mais l'ensemble n'est pas seulement magistral, il offre, dans la limite du cadre étroit

COROT « HENRY LEROY ENFANT » (183
Fogg Art Museum, Harvard University, Cambri
(Massachusetts). (Coll. Meta et Paul J. Sac

J.-L. DAVID « NAPOLÉON DANS SON CABINE
(Coll. Samuel H. Kress, New York.)

HONORÉ DAUMIER « PORTRAIT DE CORO
The Metropolitan Museum of Art, New Y
(Coll. The H. O. Havemeyer.)

Museum of Fine Arts, Boston, Massachusetts.

EDGAR DEGAS

AUX COURSES

EDGAR DEGAS « Jeune Femme en costume de ville » (1867-1872).
Fogg Art Museum, Harvard University, Cambridge (Massachusetts).
(Coll. Meta et Paul J. Sachs.)

dont on disposait, un merveilleux panorama de l'essor et des métamorphoses capitales de la sensibilité esthétique au cours du siècle dernier. Il révèle le choix fait dans un sens prémédité, qui constitue un des chapitres les plus éblouissants de l'histoire de l'art universel.

C'est ainsi que l'exposition se développe entre deux pôles qui en sont véritablement le préambule et, sinon la conclusion, du moins un point de départ vers les destins de la peinture contemporaine.

Ainsi, dans la petite salle d'entrée — malheureusement toujours un peu sacrifiée par l'impatience des visiteurs — nous trouvons le *Napoléon* de David, froid chef-d'œuvre de l'académisme classique, une grande toile inachevée et curieuse de Courbet : *la Toilette de la mariée*, et *la Femme au perroquet*, de Manet, d'une force de structure extraordinaire, peinte avant l'impressionnisme, qui n'avait pas été revue en France depuis sa venue à l'exposition des « Chefs-d'œuvre de l'art français » de 1937. Ajoutons-y les toiles et les dessins d'Ingres, des œuvres diverses d'un romantisme accusé, de Delacroix et de Géricault, de ravissants Corot, les peintures les plus célèbres de Daumier. Au fond, pour terminer la visite, voici *la Bohémienne endormie*, d'Henri Rousseau, scène dite « réaliste » par son auteur et qui, au contraire, éveille tout un monde de mystère, qui semble surgie du fond des âges et annonce un nouvel âge.

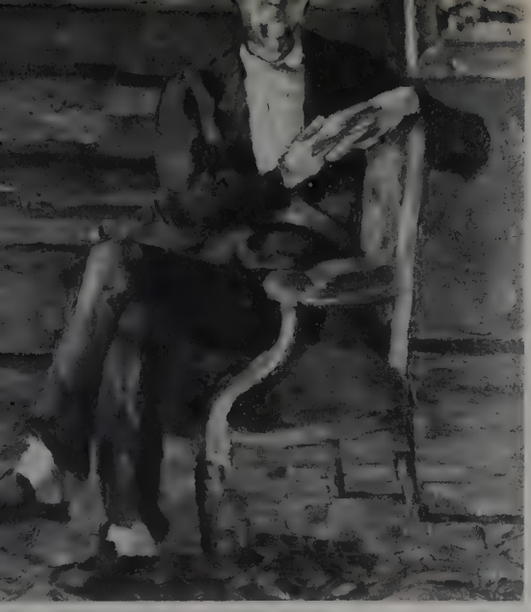
Entre les débuts du siècle et cette œuvre-là, il y a toute la grande aventure, la révolution picturale de l'impressionnisme, de ceux que nous avons parfois abusivement placés sous cette enseigne parlante. Il y a Monet, Pissarro, Berthe Morisot, Degas, Cézanne, Renoir, Gauguin, Van Gogh, Seurat, Toulouse-Lautrec, représentés chacun par des œuvres essentielles et qui les caractérisent parfaitement.

On sait combien les impressionnistes sont à présent recherchés. L'intérêt que provoque ce mouvement, dont l'origine remonte déjà à trois quarts de siècle, suscite toujours

BERTHE MORISOT
« Jeune Femme et Enfant sur une ter
a Meudon » (1884). The Art Institute of Chicago, C

PAUL CÉZANNE
« Arlequin », étude pour « le Mardi gras »
The Art Institute of Chicago, Chicago.

EDGAR DEGAS « Dans
The Cleveland M
(Do



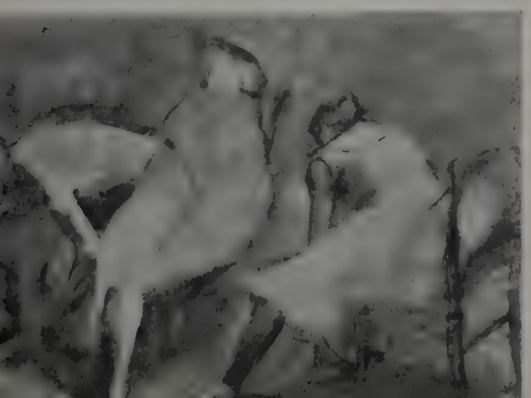
'L CÉZANNE

« Victor Chocquet assis (1875-1882).
Columbus Gallery of Fine arts, Columbus (Ohio).

RRE-AUGUSTE RENOIR

», étude pour « les Baigneuses » (1884-1885).
The Art Institute of Chicago, Chicago.

stant leurs chaussons » (1883).
Art, Cleveland (Ohio).
s Hanna.)



ÉDOUARD MANET « Femme au perroquet » (1866).
The Metropolitan Museum of Art, New York. (Don de Erwin Davis, 1889.

de nouvelles curiosités et de nouveaux travaux. Chacun de ces maîtres est l'objet d'études qui ne laissent rien dans l'ombre : de sa vie, de son œuvre ou de son influence.

Sur l'école impressionniste elle-même viennent de paraître deux ouvrages importants. John Rewald — dont on connaît la thèse qu'il a passée à Paris sur Cézanne et Zola — a écrit une *Histoire de l'impressionnisme* (1) qui peut être considérée comme le travail d'érudition le plus remarquable qui ait été fait sur la peinture de la seconde partie du XIX^e^ siècle. De son côté, Jean Leymarie nous présente l'impressionnisme sous une forme condensée avec beaucoup d'esprit, que des reproductions en couleurs d'œuvres souvent peu connues et peu reproduites mettent fort bien en valeur (2).

Une légende tend à s'établir — que l'exposition de l'Orangerie aidera à dissiper. A force d'avoir répété que les maîtres de l'impressionnisme connurent des difficultés avant d'être admis par les académiques et par les officiels — ce qui est exact — on finit par croire qu'ils ne furent accueillis que par le dédain ou l'incompréhension des Français. Ils auraient dû attendre que des étrangers suppléent à nos défaillances.

Lorsqu'on veut bien y réfléchir, c'est l'acceptation relativement rapide du mouvement impressionniste qui reste surprenante. La première exposition de groupe, chez Nadar, date de 1874. Cinq ans après, en 1879, la quatrième exposition parisienne rassemblait un vaste public et laissait un substantiel bénéfice. Manet était devenu un personnage. Monet commençait à connaître le succès. Si l'on songe à cette totale et profonde révolution que représentait un tableau impressionniste, non seulement par la façon de voir et de peindre, mais par le choix de sujets si éloignés des usages et de ce qui avait été fait jusque-là dans le domaine de la peinture, on ne peut s'étonner des réticences, des scandales

(1) Editions Albin Michel. — (2) Jean Leymarie : *l'Impressionnisme*, Editions Albert Skira.

The Art Institute of Chicago, Illinois.

Collection Mr. et Mrs. Martin A. Ryerson.

CLAUDE MONET

LA GARE SAINT-LAZARE

LE DOUANIER ROUSSEAU « La Bohémienne endormie » (1897).
The Museum of Modern Art, New York. (Don de Mrs. Simon Guggenheim.)

et de l'hostilité de ceux qui, en toute bonne foi ou pour maintenir des positions acquises, se voilaient la face devant ces aventuriers de l'art.

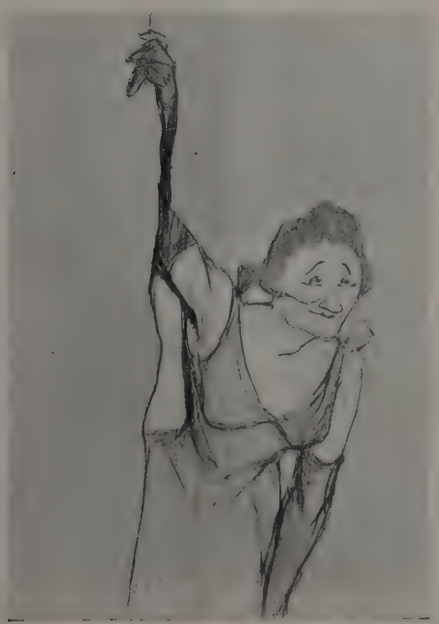
C'est en 1886, après la dispersion des impressionnistes, que Durand-Ruel organisa leur exposition à New-York, alors que, grâce à la clairvoyance et au courage d'artistes, d'amateurs, ainsi que d'écrivains français, leur cause était virtuellement gagnée.

Si l'on se réfère aux dates d'entrée des œuvres qui se rattachent à l'école, on constate que la grande majorité sont entrées dans les collections américaines depuis 1925.

Il est d'ailleurs parfaitement naturel que les personnalités averties et disposant de moyens puissants qui n'existent plus chez nous, que les grands amateurs ou directeurs des musées des Etats-Unis s'intéressent à ces peintures, qui atteignent, aujourd'hui, des cotes si élevées.

On peut trouver amer, certes ! que nos musées n'aient pas osé les acquérir lorsque leur valeur marchande était insignifiante, mais on ne saurait que se réjouir de voir la France représentée à l'étranger par de tels ambassadeurs, de voir tant de portraits de Français, de paysages français conquérir par l'image la célébrité internationale, qui est l'apanage des chefs-d'œuvre.

Comme il était à prévoir, le succès de cette manifestation est considérable. Elle a été organisée avec un soin extrême, et les Parisiens se pressent pour chercher les enchantements d'un paradis retrouvé.



HENRI DE TOULOUSE-LAUTREC
« Yvette Guilbert saluant » (1894) (fragment).
Rhode Island School of Design, Providence, (Rhode-Island).

VAN GOGH
« L'Arlésienne (Mme Ginoux) » (1888) (fragment).
The Metropolitan Museum of Art, New York. (Legs de Samuel A. Lewisohn.)

A TRAVERS LES EXPOSITIONS

PAR MAURICE SÉRULLAZ

SCHWARZ-ABRYS vient de découvrir l'Aveyron, et cet artiste lyrique et passionné a été « capté » par la beauté grandiose et baroque des sites. Il traduit cette région avec des contrastes puissants, dans une pâte riche, d'une technique libre et vibrante : Schwarz-Abrys veut traduire l'âme de ce pays, et son propre état d'âme au contact de la nature. Il expose à la Galerie Alex Cazelles toute une série d'animaux très expressifs et presque « humains » ; mais il demeure toujours attaché à Ménilmontant, dont il a su évoquer tous les aspects les plus sordides, mais aussi les plus poétiques par le pathétique de sa vision.

SCHWARZ-ABRYS — Lapeyre.

FIDELE à la voie qu'il s'est tracée, Cadiou expose à la Galerie Romanet ces « peintures de la réalité » empreintes d'une poésie de la vérité et du silence qui en font le peintre de la vie vécue et pensée. Car ce sont des tranches de vie, en effet, parfois pleines de grandeur dans leur simplicité, parfois sordides dans leur vulgaire crudité, parfois si sensibles dans l'attitude ou l'expression d'un visage d'enfant...

Exquis tableau que cette petite souris qui flaire la ratière ou que ces œufs qui excitent l'appétit... Cette « vie silencieuse » des objets les plus humbles, cette vie « quotidienne » et « pensée » des êtres, voilà les thèmes chers à Cadiou depuis son Manifeste des peintres de la réalité de 1943.

UNE vaste rétrospective Vallotton, à la Maison de la Pensée française, nous montre à la fois le meilleur et plus souvent le pire de l'œuvre de cet artiste d'origine suisse, qui fut très lié au mouvement des Nabis et travailla auprès de Bonnard et de Vuillard. L'art de Vallotton reste la plupart du temps froid, un peu sec ; quelques œuvres, par contre, séduisent par leurs qualités finement poétiques.

LE vent du large, la mer, l'air pur, la lumière éclatante et l'atmosphère vaporeuse et subtile enchantent Eliane de La Villéon, qui, tant dans ses peintures que dans ses excellentes aquarelles ou gravures, évoque la nature avec une grande sensibilité de vision ; une technique vive et large, plus délicate et vaporeuse dans ses aquarelles, nous suggère tout un monde, d'apparence réelle mais transposé par la poésie de l'artiste, par l'amour de son art. Ses paysages, ses marines, ses compositions, ses poissons ou ses oiseaux sont peints avec un talent incontestable, et Eliane de La Villéon a su remettre en honneur l'aquarelle pure avec toute la fluidité nécessaire à cette subtile forme de la peinture (Galerie Durand-Ruel).

E. DE LA VILLEON — Calme matinal.

COMME tous les grands artistes, André Marchand se renouvelle sans cesse, tout en conservant un style très personnel. Son exposition actuelle à la Galerie Visconti nous séduit par cette recherche constante de la mobilité. Il crée une nature cosmique, vivante, en perpétuelle évolution ; André Marchand s'attaque au problème de la lumière, qui, pour lui, joue un rôle primordial : c'est le rayon vivifiant qui anime toute chose, qui lui communique cette « vie magique » en dehors de laquelle tout autre aspect semble superflu. « Lumière des oiseaux sur la mer », « Chant des cigales à midi », « la Lumière des fruits », « la Joie des rochers dans la lumière » sont des titres particulièrement évocateurs de l'art poétique d'André Marchand.

Une série de beaux dessins complète l'ensemble.

CADIOU — Le Bocal de poissons.

UNE belle exposition de dessins consacrés à « Rembrandt et son temps » vient de s'ouvrir à l'Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts. Mme Bouleau-Rabaud, conservateur des collections, a choisi les pièces maîtresses de ce fonds incomparable, et la présentation a été soigneusement étudiée. Rembrandt trône de tout son génie parmi une série de maîtres qui ont su garder une poétique vision de la réalité la plus objective et la plus quotidienne.

PORTRAIT D'ARTISTE

JUVIN est Breton. Né en 1921 près de Redon, aux confins de l'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, il entre, après être passé par divers lycées, à l'Ecole des beaux-arts de Nantes. En 1941, il est admis aux Beaux-Arts de Paris, où il ne reste que peu, car, entré dans la Résistance, traqué, obligé de fuir Paris, il rejoint le maquis de Bretagne. Après bien des aventures, il s'engage, part avec la 10e division d'infanterie, reçoit la Croix de guerre sur le front.

La fin des hostilités le trouve en Allemagne, au service de la récupération artistique. Son désir est de reprendre au plus vite la sculpture. Il donne sa démission, rentre à Paris, se marie (sa femme est la petite-fille du professeur Calmette). D'autre part, le sculpteur Venard met son atelier à sa disposition. Aussi Juvin travaille-t-il d'arrache-pied. Son souhait serait qu'on trouvât dans ses œuvres la naïveté des chapiteaux romans et la simplicité des formes helléniques. Sa manière est celle des tailleurs d'images de jadis, attaquant directement la pierre ou le bois. Déjà la liste de ses œuvres est assez longue. On a pu en voir au Salon d'Automne, à la Jeune Sculpture, au Salon des Prix nationaux, au Salon des Artistes décorateurs. Une « pietà » fut très remarquée au Salon d'Art sacré de 1953, et une « Sainte Véronique », à celui de 1954. Cette même année, il obtient le prix Florence Blumenthal, et le musée de Poitiers retient « la Descente de croix ». Jusqu'au 15 juin, une exposition, organisée par les soins de Mme Reinach Cahen-Salvador à la Galerie Marcel Bernheim, permettra de mieux connaître ce représentant de la jeune école française de sculpture.

« Adam et Eve », 1954. (Bois, 2 m. 40. Prix Florence Blumenthal 1954.)

JEAN D'ESPARBES. L'Etrange Cène.

LE SALON DES INDÉPENDANTS

LE Salon des Indépendants demeure bien vivace, et sa formule lui permet toujours de connaître un nombre fort élevé de participants. Cette année, en effet, le Grand Palais a abrité près de quatre mille œuvres différentes : peintures, sculptures, objets d'art, etc., le tout réparti en soixante et onze salles.

C'est dire que les tendances les plus diverses de l'art contemporain étaient représentées à ce Salon. Les classiques et les néo-classiques y occupaient même une place inattendue et qui ne correspondait pas toujours à ce que l'on peut attendre de ce Salon, et non plus d'ailleurs de ceux qui s'abritent sous cette étiquette.

Cubistes et néo-cubistes avaient de nombreux représentants : Severini, Survage, Metzinger, André Lhote, etc. Raingo et Pelouse (celui-ci avec une *Crucifixion*) attiraient particulièrement l'attention dans la salle réservée aux surréalistes. Abstraits, réalistes, naïfs étaient représentés par quelques-uns de leurs chefs de file, l'on notait au long des cimaises les noms de Théo Kerg, de Charlemagne, de Jouclard, de Fougeron, de Cadiou, de Hervigo, de Jean Eve.

Mais l'intérêt principal de ce Salon se concentrait sur les salles où étaient réunis les peintres que l'on désigne généralement sous le vocable d'expressionnistes. Et au premier rang se détachait la composition éclatante de couleurs de Lorjou, à laquelle répondait le personnage vêtu de rouge peint par Yvonne Mottet. Dans une salle voisine Carzou s'imposait avec *la Promenade des amants*, près de laquelle on distinguait la *Plage* d'André Hambourg et une *Nature morte* de Savreux.

Bien d'autres envois auraient mérité d'être mentionnés. Ils portaient d'ailleurs fréquemment des signatures connues, telles que celles de Marcel Roche, d'Hermine David, de Ladureau, de Laglenne, de Foujita, de Grau Sala. Les sections de sculpture, d'art décoratif et d'art religieux méritaient également qu'on leur accordât un moment d'attention, et il serait injuste d'oublier, parmi les rétrospectives, celle qui rappelait le souvenir de l'excellent sculpteur Yché.

Y. MOTTET. L'Ecolier.
Col. Fleur-Cowles.

F. PHILIPPE. L'Oiseau.

DERAIN

AVAIT-IL PERDU SON GÉNIE ?

A EN croire la plupart des critiques, Derain, dès la fin du fauvisme, aurait perdu son génie. Les deux amis de Chatou : Derain et Vlaminck, ont eu beau dire qu'ils s'étaient alors livrés à l'exubérance de leurs vingt ans et qu'ils avaient mieux à faire, ce sont leurs peintures de jeunesse qui, au détriment des autres, sont portées maintenant au pinacle. Pour un peu, ils seraient accusés d'avoir trahi la cause.

Les modes sont plus tyranniques que jamais. Certes, les toiles fauves de Derain sont d'une éclatante splendeur. Son habileté était prodigieuse. S'il eut des faiblesses, comme tout le monde, il eut des réussites éblouissantes dans tous les domaines où l'entraînait sa curiosité d'esprit.

L'art d'aujourd'hui, de toute évidence, procède de cet ardent épisode révolutionnaire que fut le fauvisme. Mais sommes-nous incapables de juger au delà du cercle que nous nous sommes tracé ? Devons-nous nous enfermer dans les limites qu'a voulu dépasser cet artiste dont les œuvres de toute une vie, celles des dernières années en particulier, sont de si hauts témoignages d'intelligence et de goût ?

L'exposition tendancieuse et trop sommairement organisée, après sa mort, au musée d'Art moderne a pu décevoir. Celle qui a lieu à la Galerie Charpentier, où toutes les périodes sont soigneusement équilibrées par des œuvres majeures, permet des jugements plus avertis.

Devant des toiles comme « le Cimetière de bateaux » (1938), la « Nature morte aux poissons » (1939) ou l'extraordinaire « Nature morte à fond noir » (1948), que l'on ne vienne plus dire que Derain avait démérité !

Que s'était-il passé ? Dans un commentaire des lettres de jeunesse réunies en livre, que Derain lui avait adressées (1), Vlaminck écrit : « Il déserta les salons et les expositions, se retira à l'écart pour ne plus être d'avant-garde, accepta de passer pour « ne » plus être dans le coup ». Voilà le péché impardonnable ! »

Le fond des choses, M. Raymond Nacenta l'exprime dans la préface du catalogue de l'exposition Charpentier : « Son intelligence et sa culture lui permettaient de vivre sans contact avec le goût du jour. »

Le goût du jour devient rapidement, comme on sait, le goût d'hier... Nous pouvons attendre avec confiance la revision du procès Derain.

Bernard CHAMPIGNEULLE.

(1) Derain. *Lettres à Vlaminck* (Flammarion).

DE GAUCHE A DROITE : Charles Vanel, Isa Miranda, Folco Lulli et Florence Arnauld aux prises avec les photographes.

Étoiles au Soleil de Cann

IL faut se faire une raison. A mesure que leur nombre augmente et que leur succès s'amplifie, les festivals cinématographiques deviennent de plus en plus sérieux et perdent l'aspect de foire mondaine qui les caractérisait au début. Les heures de projection quotidienne ne font que croître. Néanmoins, il faut donner trois séances du programme du soir pour satisfaire aux demandes de places. Les conférences de presse se succèdent à une cadence infernale. En revanche, les cocktails et les réceptions se font rares. Le gala d'ouverture fut supprimé cette année. Du coup, les hirondelles, qui, les années précédentes, dépensaient des trésors d'énergie pour obtenir une invitation à laquelle elles n'avaient pas droit, manifestèrent hautement leur satisfaction.

La mode est à l'économie. On le vit déjà quand la plupart des délégations renoncèrent au souper froid de minuit pour une démocratique coupe de champagne l'après-midi — ce qui permit, à moindres frais, de tripler le nombre de leurs invités. On le vit encore plus lors du déjeuner aux Iles, offert par la ville de Cannes. Sans doute cinquante resquilleurs réussirent-ils à prendre place sur les bateaux, mais ce n'était pas plus que d'habitude. Au déjeuner par tables avait été substitué un buffet froid : ce fut un « rififi » (parlons français comme tout le monde) peu ordinaire. Les pique-assiettes réussirent à s'emparer de tranches de veau par dizaines, qu'ils couronnaient sur leur assiette par une macédoine de légumes dans laquelle ils piquaient à tout hasard des bananes et du fromage. Sans qu'on sût s'ils agissaient selon leur initiative personnelle, les garçons essayaient de se faire payer les bouteilles de vin supplémentaires et les liqueurs, ce qui réussit auprès des timides.

LE MONDE A L'ENVERS. Françoise Arnoul, la jeune vedette française, passe de l'autre côté de la barricade et joue à son tour les cameramen.

QUANT aux jurés, à peine étaient-ils installés qu'un quidam tenta de les faire déguerpir :

« La table est réservée aux célébrités. »

Marcel Achard ne réussit pas à le convaincre de son droit à s'y asseoir, mais n'en refusa pas moins de se lever. Sur quoi le personnage revint à la charge avec plus d'habileté :

« Je vais vous conduire à la table réservée aux jurés. »

Il n'en essuya pas moins un second échec.

Pourtant, la vedette ne péchait pas par abondance sur la Côte. Au lieu de se débattre contre les candidatures de starlettes en mal de publicité, le Comité dut s'employer sérieusement pour les racoler. Ainsi fut triomphalement présentée comme représentante de la Suède une certaine Margret

ISA MIRANDA, la star italienne qui était membre du jury, glisse ses pronostics dans l'oreille du célèbre producteur américain Anatole Litwack.

LE METTEUR EN SCENE Ladis Lao Vagda, auteur du film espagnol « Pan y Vino », et son jeune interprète Publito Calvo.

ANORAMIQUE du port de Cannes. Là, les étoiles rillent en plein jour. — A DROITE : Esther Williams, loin e la foule, joue tendrement avec le bébé du restaurateur.

OMINIQUE WILMS (Môme Vert-de-Gris des séries noires) rend ses ébats sous les feux redoublés des photographes.

CI-DESSUS : à la terrasse du Carlton, un peu de répit pour Sam Speigel, metteur en scène américain, et G. Clouzot, qui échangent cordialement leurs impressions sur les films projetés au cours du Festival de Cannes. Au fond, le sourire « diabolique » de Vera Clouzot. — CI-DESSOUS : l'Autrichien Carl Mohner signe des autographes.

Kung, dont les Suédois présents n'avaient jamais entendu parler. Ceux qui s'informèrent apprirent alors que ce n'était pas une Suédoise, mais une Danoise ; qu'elle n'était pas actrice, mais danseuse, et qu'elle n'avait d'autre titre à l'écran.

Les badauds qui se groupaient en rangs serrés derrière les barrières cherchaient vainement à reconnaître un visage familier. On comprend que la seule qui se trouva être applaudie soit la Bégum, femme de l'Aga Khan et célébrité cannoise. Sa beauté et son élégance font d'ailleurs envie à plus d'une comédienne.

IL y eut pourtant d'authentiques étoiles. Olivia de Havilland manifesta la reconnaissance du cœur en revenant à Cannes, où, il y a deux ans, une interview lui fit rencontrer pour la première fois le journaliste Pierre Galante, devenu depuis son mari. Le couple, très applaudi, ouvrit le bal. Et pour témoigner de ses progrès en français, la grande actrice se fit la traductrice de Stanley Kramer lors de sa conférence de presse.

Sophia Loren n'en est qu'à ses débuts, mais elle figure au générique des deux films italiens de la compétition et elle offre des attraits extérieurs qui en firent la coqueluche des photographes.

Ceux qui se souvenaient de la provocante protagoniste de « Riz amer », éclatante de santé et de sensualité, n'en crurent pas leurs yeux quand ils virent l'actuelle Silvana Mangano : un spectre, revêtu de la plus stricte des robes noires, au visage creusé et enfariné, les lèvres sans maquillage, les cheveux plats tombant dans les yeux. Devenue la femme du producteur Laurentis, auquel elle a donné trois enfants l'un après l'autre, mal remise de la naissance du dernier, qui remonte à trois mois, épuisée par une nuit en chemin de fer, cette jeune femme neurasthénique illustrait de façon saisissante que la gloire et la fortune ne font pas le bonheur.

Esther Williams, elle, au contraire, offrit l'image de la santé et de l'organisation américaines : sa technique pour encourager les admirateurs sans en être gênée fit l'admiration des Européennes.

Enfin, Eddie Constantine parut et traîna tous les cœurs (féminins) après lui. Bien que le succès qui en fait la vedette numéro 1 (avec Fernandel) du cinéma français soit encore tout récent, il ne pouvait déjà s'empêcher de manifester quelque impatience devant les débordements de ses admiratrices, et il réserva à sa femme ses embrassades les plus spectaculaires. Il faisait d'ailleurs lui-même la réflexion : « Il y a juste cinq ans, je me trouvais à Cannes complètement fauché, et personne ne m'aurait prêté cinq cents balles. Aujourd'hui, je n'arrive même plus à payer les verres que je prends. »

Ce fut pourtant la seule Gina Lollobrigida qui déclencha le raz de marée des foules et montra qu'elle avait su conquérir une renommée égale à celle des grandes étoiles du muet. Au marché noir, son autographe s'échangeait contre deux d'Eddie Constantine.

DANS le cadre du soixantième anniversaire de l'invention du cinéma, eut lieu une cérémonie en l'honneur des frères Lumière. Elle comprit d'abord une projection de certains de leurs films, assurée par la Cinémathèque. Il est toujours émouvant pour les véritables amateurs de revoir ces courtes bandes d'actualités, aux images sautillantes, dans lesquelles seul un prophète aurait été capable de lire les destinées d'un art et d'une industrie nouveaux. Pour la bonne mesure, on y avait ajouté « l'Attaque du Rapide » (1905), qui, d'une manière un peu arbitraire mais non dépourvue de fondement, est considéré comme le premier film de fiction américain. Les spécialistes ouvrirent des yeux ronds en constatant qu'un système de caches, combiné avec une double exposition assurait déjà dans un plan un effet voisin (et pas tellement inférieur) de celui de nos modernes « transparences ».

Puis, en présence des descendants des inventeurs et de nombreuses personnalités officielles, le maire de Cannes procéda à la pose de la première pierre d'une stèle aux frères Lumière, qui sera érigée devant le Palais des Festivals.

Denis MARION.

LE MOIS CINÉMATOGRAPHIQUE

PAR DENIS MARION

LE FESTIVAL DE CANNES

JE ne partage pas l'opinion couramment exprimée dans la presse, selon laquelle la qualité des films aurait été inférieure à celle des précédents festivals. Certes, il n'y eut pas de révélations sensationnelles et les déceptions furent nombreuses : il en va rarement autrement. Par ailleurs, le hasard fit que se trouvèrent écartées de la compétition quatre œuvres qui auraient dû y figurer et qui, projetées en marge, parurent supérieures par contraste : « French Cancan », « Mort d'un cycliste », « la Strada » et « Carmen Jones ». Néanmoins, après une dizaine de jours assez ternes, cinq films de grand intérêt se succédèrent coup sur coup. Tout compte fait, le bilan n'est pas moins riche que celui des années précédentes.

OUBLIONS délibérément plus de trente pays participants, encore que leurs envois présentaient, par-ci, par-là, quelque chose d'intéressant, et la Grande-Bretagne dont les deux films signés de noms illustres : « Vivre un grand amour », par Edward Dmytryk, et « l'Enfant et la Licorne », par Carol Reed, déçurent également. Nous arrivons à des films qui ne donnent pas entière satisfaction, mais qui n'en possèdent pas moins la classe internationale. « Marcelino » (Espagne) a exaspéré les uns et fait pleurer les autres. Non sans esprit d'à propos, l'Allemagne prit comme représentant « Louis de Bavière » pour l'opposer au Prussien Bismarck : la vie de ce roi fou permit d'exploiter en couleurs le rococo munichois qui caractérisa son époque. « Roméo et Juliette », tout en constituant une transposition cinématographique, donne une idée exacte de la situation présente du ballet russe et permet d'admirer son étoile Oulanova : quand cette robuste quadragénaire danse, un miracle se produit et l'on croit voir la Juliette de Shakespeare.

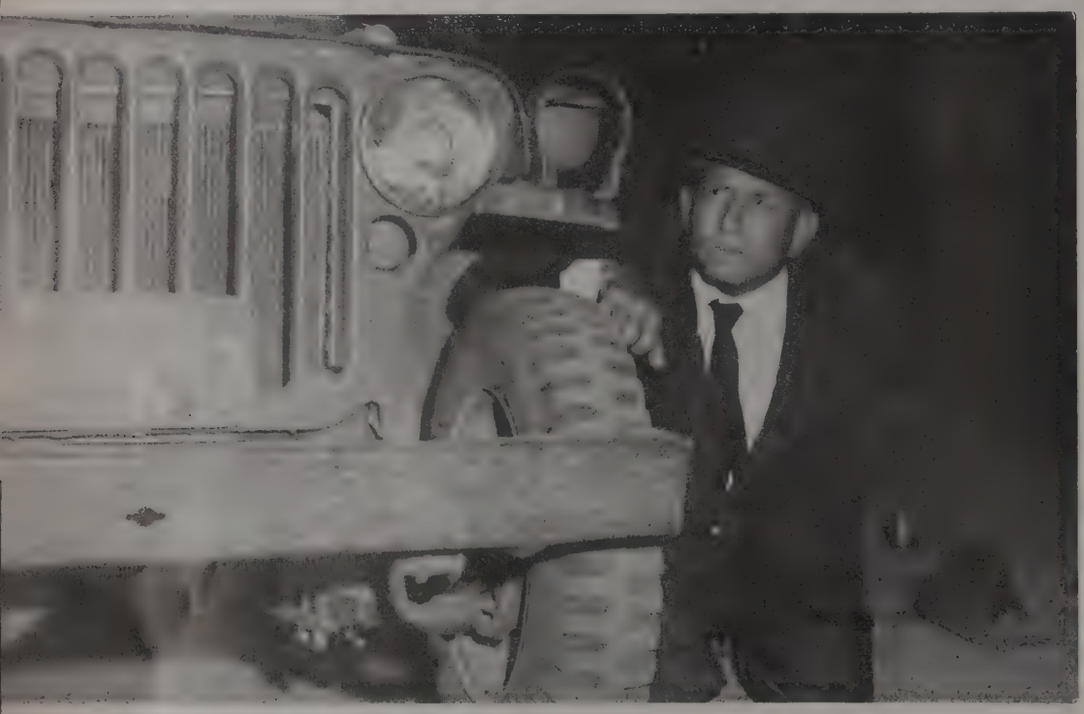
« Racines » s'égale au moins aux meilleurs films de Fernandez. En dépit d'une interprétation confiée à des non-professionnels maladroits et mal dirigés, il nous fait participer à la vie des Indiens mexicains avec

LA SCENE CAPITALE du cambriolage, dans le film « Du rififi chez les hommes », se déroule dans un mutisme complet qui dure vingt minutes. C'est Jean Servais, le voleur (ci-dessus), qui, d'un « mot », rompt le silence en ouvrant le sac contenant le butin.

LE JUGE D'INSTRUCTION (Bernard Blier), dans « le Dossier noir », aux prises avec les journalistes. — CI-DESSOUS : le corbillard pour enfants (laqué blanc et vitré) passe par la promenade de bord de mer, et la mère jette des dragées sur le parcours (« l'Or de Naples »).

DANSEUSES et monstres des îles de la Sonde (« Continent perdu »).

JOE ROBINSON pose pour une photo dans « l'Enfant et la Licorne ». — CI-DESSOUS : Spencer Tracy s'abrite derrière une jeep pour échapper au traquenard qui lui est tendu (« un Homme est passé »).



une authenticité rarement atteinte. La noblesse des attitudes humaines y rivalise avec l'austère grandeur des paysages et de leurs monuments ensevelis dans la jungle.

« Princesse Sen » retrouve l'extraordinaire palette qui avait déjà fait notre admiration dans « la Porte de l'enfer ». Décidément, dans le domaine de la couleur, les Japonais possèdent sur les autres réalisateurs une avance très nette.

LA participation américaine se caractérisait par une rare homogénéité. Le moins bien accueilli de ses quatre films fut le titulaire de deux Oscars : « une Fille de la province », adaptation de la pièce actuellement jouée à Paris sous le titre « Pour le meilleur et pour le pire ». Ecrit pour la télévision, « Marty » est une tranche de vie sur la colonie italienne de Brooklyn : un petit monde qui contraste d'abord avec celui de la plupart des films, mais dont le spectacle lasse vite. « un Homme est passé » est un nouvel exemple de ce qu'on a appelé le « western » avec une troisième dimension. Sans atteindre la réussite exceptionnelle du « Train sifflera trois fois », il renouvelle le poncif du justicier qui impose sa loi parmi les crapules et les lâches. Le cinémascope n'y ajoute rien. Il a été à peine mieux utilisé par Elia Kazan lui-même, ce spécialiste de la belle photographie, dans « A l'est d'Eden ». Le roman de John Steinbeck, en exécutant une double variation sur le thème d'Abel et de Caïn, tenait du moins la balance égale entre eux. L'adaptation réduit Abel au rôle d'un niais et, pour achever de rendre Caïn sympathique, escamote l'assassinat.. On se demande pourquoi Hollywood se donne la peine de porter à l'écran des œuvres subtiles et nuancées pour les réduire à des schémas grossiers tout juste bons pour la presse du cœur.

EN plus d'une gentille comédie, « le Signe de Vénus », qui n'apporte rien de neuf dans un genre où ils sont passés maîtres, les Italiens ont donné deux œuvres de premier plan. Si « l'Or de Naples » ne retrouve pas la qualité d'émotion qui se dégageait du « Voleur de bicyclette » ou de « Deux sous d'espoir », il n'en reflète pas moins avec une chaude tendresse, sous une apparente ironie, la vie quotidienne des petites gens à travers six sketches qui ont une réelle valeur psychologique et une véritable originalité.

« Continent perdu » est le plus merveilleux récit de voyage qui ait été donné depuis longtemps. Tantôt il renouvelle avec bonheur des scènes déjà vues : les rizières, les danses sacrées, le départ des pirogues, la pêche à l'épervier, la chasse aux éléphants dans les forêts de l'Indonésie. Tantôt il nous révèle des spectacles ignorés : une bouddhiste prononce ses vœux et a la tête rasée, un enterrement a lieu dans une allégresse rituelle et, surtout, une course de buffles d'une sauvagerie sans précédent où les conducteurs sont frappés d'amok.

Et, enfin, le cinémascope révèle ses possibilités.

Reste à parler de la France. « Du rififi chez les hommes » est incontestablement, dans le genre série noire, le seul film qui soutienne la comparaison chez nous avec « Touchez pas au grisbi ». Ce qui ne doit toutefois pas nous faire perdre de vue que le même Jules Dassin avait déjà fait mieux à Hollywod, avec « la Cité sans voiles » notamment.

« Dossier noir » est le quatrième de la série due au tandem Charles Spaak-André Cayatte et il participe du même esprit que les précédents. Un problème sérieux — en l'occurrence les conditions déplorables dans lesquelles travaille la justice pénale en province — y est traité avec courage et lucidité, sans tomber pour autant dans le film à thèse. Certes les auteurs ont une tendance à se complaire dans des scènes — les interrogatoires policiers, par exemple — qui blessent la sensibilité, à moins qu'ils ne la satisfassent dans ce qu'elle a de trouble. Du moins s'adressent-ils à des intelligences adultes, un mérite bien rare au cinéma.

SOPHIA LOREN dans « le Signe de Vénus ».

LE PETIT BOUCHER italien de Brooklyn (ci-dessous) laid et timide, recherche désespérément une âme sœur : « Marty ».

EN MARGE DE LA « GRANDE SAISON »

CHAMPS-ÉLYSÉES

VOIE TRIOMPHALE ET RENDEZ-VOUS DE L'UNIVERS

LES Grecs désignaient ainsi le lieu de délices où reposaient, au royaume de Pluton, les héros et les sages de la mythologie. Dans les temps modernes, les Champs-Elysées perpétuent, au cœur de la Ville Lumière, la tradition des grâces, des élégances et des raffinements d'un siècle de vie heureuse et facile. Ils sont devenus un pôle d'attraction universel, et leur résonance est telle que, comme le Versailles des rois, la grande avenue a suscité à travers les continents de pâles imitations.

Tout au long de cette artère prestigieuse on sent battre le pouls de la civilisation occidentale. Mais c'est aussi la voie sacrée de la « marche à l'Etoile », vers l'Arc Triomphal. L'imposante masse de pierre qui porte témoignage de l'épopée napoléonienne est devenue, avec sa Flamme, l'émouvant symbole d'une grande et pure victoire dont le culte est toujours célébré avec ferveur.

A l'heure où la Saison de Paris bat son plein, remontons avec Martial Piéchaud, le long de leurs fastes, les Champs-Elysées.

LES CHAMPS-ELYSEES ont vu, sous Louis-Philippe, éclore nombre de cafés chantants dont la vogue s'est longtemps maintenue. Voici, d'après une lithographie de G. Muller, « les Ambassadeurs » en 1847.

Cette avenue des Champs-Elysées, dont Paris est si justement fier et où, chaque année, la belle saison assigne rendez-vous au monde entier, c'est à Le Nôtre, génial ordonnateur des parcs louis-quatorziens, que nous la devons. En 1670, lorsqu'il créa le jardin des Tuileries, il imagina de percer, dans le prolongement de l'axe de l'allée centrale, une trouée parmi les broussailles et les cultures maraîchères s'étendant vers le village de Chaillot, et de la planter d'une double rangée d'ormes jusqu'à hauteur du Rond-Point.

Cependant, la nouvelle voie ainsi ménagée ne demeura longtemps que ce que l'on appelle au théâtre une « vue ». Elle ne paraissait pas praticable. Malgré les améliorations que lui avaient apportées le duc d'Antin, le marquis de Marigny, on l'accusait, à tort ou à raison, d'être une zone torride ou glaciale, un casse-cou pour piétons et carrosses. Et, durant bien des lustres, n'ayant pas eu de nom, ou plutôt en ayant changé si souvent (*Grande Allée du Roule, avenue du Palais-des-Tuileries, avenue de la Garde-Royale*, etc.), elle ne commença à prendre certain rang qu'en la seconde moitié du XVIII[e] siècle.

Alors, on venait d'édifier, rue du Faubourg - Saint - Honoré, ces beaux hôtels dont nous voyons encore nombre de jardins s'étaler, en traîne royale, sur le côté nord de la glorieuse avenue. Mais il était presque fatal qu'en leur bordure s'amassât toute une poussière de lieux de plaisir, de guinguettes pour laquais, chambrières, gardes-françaises et chercheurs d'aventures galantes à bon marché.

On y chantait et godaillait, on y jouait au lansquenet ou aux boules et s'y cognait. En bref, on y faisait tout et, dès la nuit tombée, le reste. Témoin ce rapport d'un policier inspecteur de la louche « promenade », que M. Jacques Hillairet nous cite dans son *Evocation du vieux Paris* : « Arrêté vers les 8 heures du soir, un abbé avec une négresse qui disait être son confesseur qui s'instruisait. Relaxés avec l'injonction à M. l'abbé de ne pas récidiver à confesser ses pénitentes sous les arbres nuitamment. »

Savoureuses lignes datées de 1788, tout allait vite vous jeter aux oubliettes ! Demain, l'orage révolutionnaire crèverait particulièrement sur la route tracée plus d'un siècle auparavant par Le Nôtre, puis, vers 1770, allongée jusqu'à l'endroit où se dressera un jour l'Arc de Triomphe. Le 6 octobre 1789, un jeune homme inconnu, François-René de Chateaubriand, y verrait, « dans l'obscurité poudreuse d'une forêt de piques et de baïonnettes », rouler les voitures du Boulanger, de la Boulangère et du Petit Mitron ramenés de Versailles et suants de lassitude comme s'ils venaient vraiment de cuire eux-mêmes le pain de toute la canaille qui leur faisait escorte en brandissant des têtes coupées.

Un si affreux spectacle ferait fuir de France et d'Europe le futur grand écrivain. Il lui serait épargné d'assister, un torride soir de juin 1791, au retour de Varennes, par ces mêmes Champs-Elysées. Il n'y remettrait le pied, après un périple de dix années autour de toutes les misères et de toute la poésie du monde, qu'au printemps de 1800.

D'abord c'est en tremblant comme s'il descendait aux enfers qu'il entreprendrait de descendre vers Paris le grand chemin de douleur. Mais à partir du Rond-Point, au centre duquel se distingue encore la trace d'un tumulus de gazon élevé jadis à la mémoire de Marat, quelle surprise grandissante ! Partout sons de violon, de cor, de clarinette et de tambour. Partout bastringues où l'on danse ; auberges où l'on mange à souhait, notamment celle de Ledoyen que mit à la mode la belle M[me] Hamelin vêtue de bracelets et d'un souffle de mousseline.

Pour toute richesse Chateaubriand ne rapportait dans son baluchon d'émigré que son manuscrit d'*Atala*. Quand il l'eût publié, on est autorisé à croire que ce « café » des Champs-Elysées dont il nous parle dans ses Mémoires, et où, le soir, au chant de quelques rossignols suspendus en cage au pourtour de la salle, il venait fiévreusement chercher dans les *Petites Affiches* si l'on parlait de son livre, on est autorisé à croire que ce « café » était, en sa forme première, l'élégant « Ledoyen » d'aujourd'hui.

Au retour de René, l'avenue n'était jalonnée, en plus des susdits restaurants et bastringues, que de cinq ou six maisons. On imaginerait facilement qu'elles se multiplièrent au commandement de l'Empereur, qui, tout de suite, avait vu dans l'ascendante et immense voie comme une image de sa puissance et, dès 1806, avait ordonné qu'en son point le plus élevé fût bâti un arc de triomphe plus beau, plus grand que tous les arcs de triomphe du passé et de l'univers. Il n'en fut rien. Les Champs-Elysées restèrent avec leur demi-douzaine d'immeubles. Et, lors de son entrée à Paris, Marie-Louise passa sous un arc de taille modeste, dont un quart était en pierre, les trois autres en carton. Le maître du monde avait, comme il disait, trop d'autres chats à fouetter pour s'occuper de ces Champs-Elysées que, bientôt, quittant Paris à jamais, remonterait au galop la seconde impératrice, et où les chevaux cosaques allaient venir ronger l'écorce des arbres.

Il fallut attendre la fin du règne de Charles X pour que s'organisassent, en ce lieu déjà témoin de tant d'événements, de réels et pacifiques embellissements. Dix ans plus tard — trottoirs, contre-allées, lampadaires au gaz, nombreux nouveaux hôtels de financiers, d'aristocrates, édifiés de chaque côté de l'avenue — tout était prêt pour l'arrivée des cendres de Sainte-Hélène, par une polaire journée de décembre qui, de froid plus encore que d'émotion, faisait trembler les vieux maréchaux et pleurer les jeunes choristes en robe blanche autour de l'arc enfin terminé.

A part ce prodigieux spectacle, les Champs-Elysées de Louis-Philippe ne verraient pas de grandes choses.

Simplement, en fait de tragédies, un matin de 1842, après avoir regardé passer à fond de train, en tilbury, le duc d'Orléans dans toute la force de l'âge, ils apercevaient tout à coup, effondrés de douleur au fond de leur bourgeoise calèche, le roi-citoyen et « sa bonne reine » Marie-Amélie avertis que leur fils aîné, l'héritier de leur race, venait de se briser le crâne, de l'autre côté de la Porte Impériale, sur le pavé de Neuilly. Simplement, en fait de réjouissances, les Champs-Elysées de Louis-Philippe assisteraient dans leurs jardins à l'éclosion de ces cafés chantants, de ces bals, de ces concerts, de ces cirques qui, de

très longtemps, ne les abandonneraient guère plus que les voitures à chèvres, les petits ânes sellés, les chevaux de bois et les guignols.

Au premier de ces établissements, le *Café des Ambassadeurs*, s'étaient promptement adjoints le *Pavillon de l'Horloge*, le *Jardin d'Hiver*, le *Château des Fleurs*, et l'*Alhambra*, dont Flaubert nous a laissé, dans *l'Education sentimentale*, une si vive description, et auquel lui-même, sans doute, en sa jeunesse, était venu demander, comme Frédéric Moreau, des apaisements à son ennui romantique.

Chansonnettes, flonflons, bruits de cymbales et de pistons, c'est parmi le plus joyeux tintamarre que les sujets de la monarchie de Juillet — capotes à bavolets et jupes courtes à la paysanne ; pantalons de nankin à sous-pieds et chapeaux-tromblons — vivaient, dans cette partie de la capitale, leurs dernières heures confiantes. C'est pour entendre au loin ce tintamarre que Henri Heine, déjà supplicié dans son corps, mais toujours et plus que jamais amoureux de la vie, se faisait porter, les soirs d'été, sur le balcon de sa maison située rue Matignon, à vingt pas du Rond-Point, et aujourd'hui démolie.

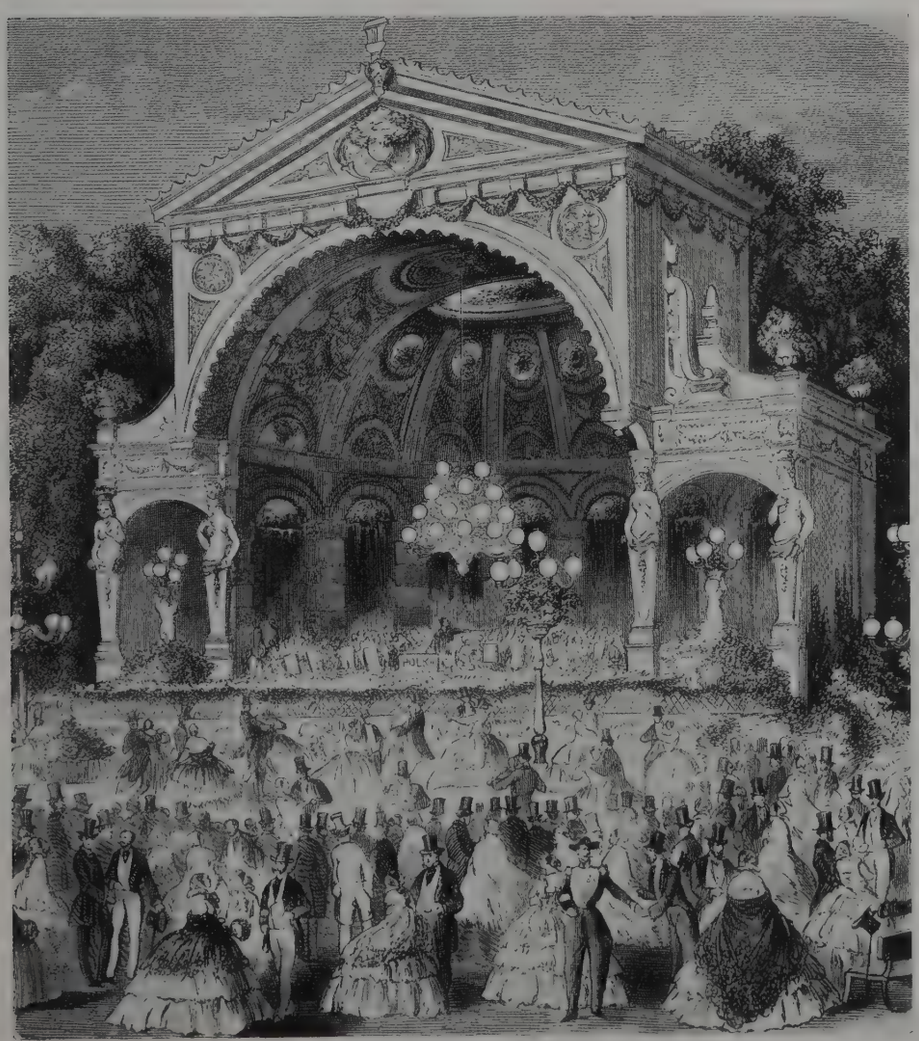
La vie commence avant la vie. Pour avoir entendu si fréquemment leurs grands-parents, leurs parents, parler du Second Empire, l'exalter, le rabaisser, le bénir, le honnir, il semble parfois aux hommes de ma génération qu'ils en aient eux-mêmes connu les fastes, la piaffe, les médiocrités, les grandeurs, tout le brillant chaos expliqué par ce mot du souverain fataliste : « Que voulez-vous ! l'impératrice est légitimiste ; je suis républicain ; seul Maupas est bonapartiste et il est fou. »

Pour ma part, de cette époque, je crois me rappeler, je crois voir encore, tant de fois il fut dépeint aux yeux de mon enfance, un tableau d'une magnificence et d'une grâce insignes :

Il est 3 heures de relevée. Le temps est beau. Dans sa voiture attelée « à la d'Aumont », précédée et suivie d'un peloton de cent-gardes, Eugénie, dont l'immense crinoline écume jusqu'aux portières et dont le voile vert seyant à ses cheveux d'un blond roux flotte à la brise, Eugénie sort de son palais. A droite, à gauche, elle salue, de cette façon incomparable qui n'appartient qu'à elle, les piétons extasiés. Au petit trot des six chevaux blancs montés de postillons en casaques galonnées d'or, elle remonte entre une double haie de curieux, pour se rendre au bois de Boulogne, les Champs-Elysées.

Ceux-ci étaient alors au faîte de leur splendeur, de leur renom.

De plus en plus ils s'attestaient un point d'attraction pour tout ce qui était riche, puissant — et fêtard. Les grands bourgeois et les seigneurs de plus ou moins vieille souche se disputaient l'avantage d'y habiter. Les cocodès et cocodettes aimaient y fréquenter, le soir, les jardins où les bals tournoyaient comme jamais sous la baguette de Musard, où les cafés-concerts avaient trouvé leur muse en la personne de Thérésa, trapue et résonnante comme une cloche, des roses éclairant sa sombre coiffure à la Constantin Guys, la bouche large « à engloutir le chef d'orchestre ».



LE CHATEAU DES FLEURS EN 1856.
D'après une gravure sur bois de l'époque.

Valses et polkas de Métra, quadrilles à l'instar des quadrilles impériaux de Compiègne, refrains de *la Femme à barbe*, de *Rien n'est sacré pour un sapeur*, voilà ce qui succédait jusqu'à une heure avancée de la nuit à la longue rumeur du jour faite du galop des pur sang ; du rire des « petites filles modèles » sous les arbres du carré Marigny ; du glissement et du tintement de gourmettes des attelages de la princesse de Metternich, de Mme de Pourtalès, de Mme Waleska, de toutes ces femmes-fleurs qui composent, dans le *Décaméron* de Winterhalter, une si radieuse couronne à la suprême beauté et à la suprême élégance de leur souveraine.

Ils avaient, sous Napoléon III, un tel éclat, ces lieux luxueux et charmants, que non seulement le monde, mais le demi-monde, au sens où nous entendons aujourd'hui l'expression de Dumas fils, ambitionnaient de s'y faire consacrer, d'y recevoir, si l'on peut dire, ses lettres de noblesse.

Un jour, vers la fin du régime, on verra Hortense Schneider monter en étincelant équipage l'avenue et, triomphante, passer, comme Eugénie, sous l'Arc après avoir jeté à la garde époustouflée le nom de Grande-Duchesse de Gérolstein qu'elle portait dans l'opérette de ce titre, alors représentée avec un énorme succès.

En attendant, la marquise de Païva, ou, plus lestement, la Païva, issue d'on ne sait quel taudis allemand, qui, elle, ne connaissait d'autre art que celui de « traire les hommes », comme s'exprime la Frosine de Molière, et qui reste le prototype des grandes impures du Second Empire, la Païva avait commencé de se faire bâtir l'hôtel dressé encore aujourd'hui au 25 de l'avenue des Champs-Elysées. Les travaux et la décoration de l'opulente demeure avaient été menés, par les meilleurs architectes et les artistes les plus renommés, pendant dix ans. Ils s'achevaient en 1866 ; et Barbey d'Aurévilly, en tapotant de sa cravache la ganse dorée de son pantalon bleu ciel, annonçait qu'on n'avait plus « qu'à poser le trottoir ».

N'empêche que le cinglant écrivain ne manquerait pas bientôt, comme tant de ses plus illustres et graves confrères (Augier, Girardin, les Goncourt, Gautier, Sainte-Beuve, Taine, etc.), d'accepter les invitations aux dîners de la dame de haut vol si fastueusement branchée. Maintenant elle prétendait, en effet, se camoufler en Aspasie. Elle travaillait à se composer une cour littéraire sur le modèle de celle de la princesse Mathilde, et précisément avec les amis et commensaux de la napoléonide, justement furieuse de leurs intermittentes défections en faveur de « cette fille ». Seulement on mangeait beaucoup mieux chez celle-ci que chez « la cousine d'Auguste ».

Je feuillette un vieil ouvrage consacré au Paris d'après « la fête impériale », d'après la descente des Champs-Elysées par les sections prussiennes, qui défilaient au chant de la marche triomphale de Schubert.

J'y lis, sur la célèbre avenue au temps du Septennat, ces lignes bien sujettes à nous faire sourire aujourd'hui : « ... De midi à 2 heures les Champs-Elysées sont absolument

L'ANIMATION est toujours très grande sur l'avenue, où tant de spectacles sollicitent le regard du promeneur. Tout le luxe et le chic de la capitale s'étalent dans les vitrines des magasins. De magnifiques voitures stationnent. La foule elle-même, où tant de types et de visages se mélangent, est fort divertissante à voir évoluer. Et quel meilleur poste d'observation, pour suivre ces tableaux changeants et colorés de la vie parisienne, qu'une confortable terrasse de café ? (Ci-dessous.)

LE MUSICIEN AVEUGLE fait, en quelque sorte, partie du décor des Champs-Elysées. A la même place il égrène ses airs d'accordéon, confiant en la générosité des passants, qui ne l'oublient pas.

LES PIGEONS ont dans la capitale élu domicile en maints endroits, et, notamment, aux Champs-Elysées et dans les avenues voisines de l'Etoile, où ils prospèrent, hardis, gourmands et choyés.

déserts... Ils appartiennent exclusivement aux arroseurs, qui profitent de leur solitude pour ne pas arroser et causent entre eux des événements du jour, assis sur la bordure des trottoirs, pendant que tous les chiens du quartier prennent leurs ébats sur la chaussée et que seuls maintenant la parcourent quelques rares omnibus continuant imperturbablement leur route invariable... 2 heures ! la circulation se rétablit, le mouvement reprend peu à peu... De temps en temps, on entend le galop précipité d'un cheval : c'est un garde municipal qui porte en toute hâte un pli ministériel... »

Hé bien, je me rappelle des Champs-Elysées presque aussi relativement calmes, entre 1900 et 1910, lors de ma jeunesse estudiantine.

Quelques rares voitures à pétrole, dites « teuf-teuf », les hantaient, moquées, voire engueulées par les cochers de l'Urbaine, et vite dépassées par les fiacres trottinant — hop là ! hop là ! — comme dans la chanson d'Yvette Guilbert. A « l'heure du Bois » y défilaient sans fièvre, l'hiver, les « coupés » capitonnés de satin des héroïnes de Bourget ; l'été, les « victorias » à huit ressorts comblées par les énormes chapeaux emplumés ou fleuris des dames du grand monde ou des grandes demoiselles de petite vertu. Dans les parterres du côté Marigny, aux jeux très surveillés des « petites filles modèles » avaient succédé les jeux plus libres, mais encore bien innocents, de la jeune Gilberte Swann et de son jeune soupirant Marcel Proust. De tous les cafés-concerts de jadis et de naguère, seuls, me semble-t-il, avaient subsisté le *Jardin de Paris, les Ambassadeurs,* vibrants encore de refrains cocardiers d'Amiati et de Paulus, hérauts du « Brav' Général ». Dans la fumée des « londrès » à trente centimes, sous l'éclairage modéré des globes suspendus aux branches basses des marronniers, on y venait à présent, par les beaux soirs, entendre « les sanglots longs » des violons tziganes, les « valses lentes » de Paulette Darty...

Et alors, il m'en souvient, je ne trouvais pas si ridicule que l'enfant géniale appelée par Barrès « Notre-Dame des sleeping-cars », que la pauvre petite Marie Bashkirtseff, dont les jeunes gens de l'époque lisaient beaucoup le *Journal,* eût, naïvement assurée de sa gloire, exprimé en mourant le désir que, çà ou là, dans cette zone, l'on bâtît sa chapelle funéraire. Je songeais même, pieusement, que, pour obéir à ce vœu, l'on aurait pu autrefois prélever une parcelle de terrain sur le parc ensauvagé, entrevu au passage derrière une grille rouillée, de l'hôtel de Massa.

A la place occupée, depuis 1930, sur l'avenue par un grand magasin, cet hôtel était l'une des cinq ou six maisons que Chateaubriand avait vues, à son retour d'exil, en descendant les Champs-Elysées. Finalement acquis par le marquis de Massa, petit-fils d'un ministre de la Justice du Premier Empire, il avait été habité par des Durfort, des Juigné, des Flahaut. Napoléon y avait assisté à des fêtes en son honneur. Si je ne me trompe, Emile et Delphine de Girardin y avaient été locataires et y avaient reçu tous les collaborateurs de *la Presse,* tous les poètes et romanciers du romantisme déclinant.

Hanté de tant d'ombres illustres ou charmantes, peuplé de tant de souvenirs historiques, l'hôtel de Massa fut, en 1928, transporté pierre à pierre à l'autre bout de Paris et exactement réédifié rue du Faubourg-Saint-Jacques, où il abrite présentement la Société des Gens de Lettres.

SUBLIME matinée du 14 juillet 1919 ! Les quatre bassins du Rond-Point sont emplis d'une pyramide de canons surmontée d'un coq gaulois doré. Partout, dans les arbres, aux fenêtres, aux mains de plusieurs centaines de mille de spectateurs, frémissent des drapeaux. Aux hymnes nationaux de la France et des pays alliés se mêlent de temps en temps *Quand Madelon vient nous servir à boire,* et ce *It's a long way to Tipperary, it's a long way to go...* que, à côté de moi, un camarade de guerre, vibrant gavroche parisien et héros de Verdun, pleurant d'un œil et riant de l'autre, traduit, en le chantant à pleine voix, de tout son cœur : *Il sait l'anglais, l'p'tit père Henri, il sait l'anglais-ais, tout de go !...*

Le défilé de la Victoire nous avait enfin consolés du martelage de bottes ennemies dont, un demi-siècle auparavant, de l'Etoile à la Concorde, avaient été meurtris les Champs-Elysées.

Alors, du jour au lendemain, ceux-ci se mirent à bouillonner d'une vie inconnue. D'abord, en leur exaltation, ils ne montrèrent pas le meilleur ton, reconnaissons-le. Avides de toutes les nouveautés ou prétendues nouveautés, pressés, séduits par elles, ils prirent assez figure de foire, de frairie, de caravansérail.

Mais l'éternelle « mesure » et l'éternel bon goût français allaient promptement se reprendre, calmer cette première frénésie, régir ce premier désordre.

D'une part, en obéissant à notre génie ; d'autre part, en adoptant judicieusement le bon dans ce que nous avaient apporté, en fait de luxes, de modes, d'usages, tous les peuples accourus au bruit de notre renaissance, et en y amalgamant ce qu'imposait pratiquement une ère nouvelle, nous allions faire nos Champs-Elysées tels qu'en eux-mêmes enfin nous les voyons et les aimons.

Nous allions faire d'eux, en leur trafic torrentiel et contenu à la fois, en leur incessante et régulière coulée de lumières, la plus belle voie du monde — n'hésitons pas, par fausse modestie, à le proclamer.

Cette avenue, riche de tant d'Histoire, de tant de passé, nous allions la vouer à être comme l'avenue même de l'avenir. Elle serait demain, aujourd'hui, ce séjour du Travail et de la Joie de vivre, qui s'allonge des glorieux Chevaux de Marly à l'Arc de Triomphe sous lequel veille, inextinguible et sacrée, la Flamme !

MARTIAL-PIÉCHAUD.

Pensant avec raison qu'ils possèdent dans le secteur de Paris qu'ils occupent un capital qui n'est pas exploité au maximum, les commerçants des Champs-Elysées viennent de créer un groupement qui a pour but la défense et la sauvegarde du quartier, aussi bien sur le plan des intérêts matériels et moraux du commerce que sur celui de l'urbanisme. La présidence en a été confiée à M. Berthet, ce qui est une garantie que l'action du groupement s'exercera avec autant de goût que de tact.

DANS SON MEMORIAL, Norvins a conté l'entrée solennelle dans Paris de Napoléon et de Marie-Louise le 2 avril 1810 « par le plus beau soleil ». Le cortège défila sur les Champs-Elysées entre deux arcs de triomphe dont l'un figurait celui qui serait plus tard l'Arc de l'Etoile. L'historien estime qu'il y avait deux à trois millions de spectateurs.

LES PIÈCES DU MOIS

« ATHALIE » A LA COMÉDIE-FRANÇAISE

« POUR LE MEILLEUR ET POUR LE PIRE » AUX MATHURINS

PAR GILLES DEBOISGE

CE n'est pas en essayant d' « humaniser » les personnages d' « Athalie », c'est-à-dire de les rapprocher de nous-mêmes et de la vie quotidienne, qu'on rendra à la tragédie de Racine sa sombre grandeur et son lyrisme. Le problème est de trouver pour la mise en scène et l'interprétation un style qui restitue cette grandeur. La recherche du naturel (de ce qu'on appelle le naturel au théâtre) n'a rien à faire ici. Or, mettant en scène « Athalie », Mme Vera Korène n'a pas réussi à imposer une unité de style.

« parle » le plus souvent son texte, sans aucun souci de l'harmonie racinienne. Résultat : quantité de vers faux ou désarticulés. Ah ! les e muets escamotés (la fameus' journée), les diphtongues négligées, les compléments arbitrairement détachés du verbe ! Comment un comédien tel que M. Davy (de surcroît, excellent musicien, dit-on) n'a-t-il pas l'oreille déchirée quand il dit : le peuple saint — en foule, sans liaison? M. Jean Marchat (Mathan) se tire adroitement d'affaire, sans pourtant éveiller vrai-

RAYMOND ROULEAU incarne aux Mathurins, dans « Pour le meilleur et pour le pire », le personnage d'un comédien à qui ses habitudes d'intempérance ont fait perdre la vedette. Il remontera pourtant la pente et retrouvera le succès. Au fond, la femme de l'acteur, interprétée par Françoise Lugagne.

M. Jacques Eyser — dont il serait injuste de ne pas reconnaître que, jouant une grosse partie, il a fourni un gros effort — manque, en Joad, de flamme et de majesté. Il ne crée pas la tension qui doit être sensible dès le début. Le côté inspiré du personnage n'apparaît pas assez. Car Joad est un inspiré. Fanatique aussi (et même cruel). C'est un politique qui sait prévoir, ruser, envelopper de mystère ses desseins. Enfin, c'est un homme habitué à dominer et à entraîner la foule par la parole ; le ton oratoire lui est naturel. Dire sur le ton de la conversation la tirade : « Et quel temps fut jamais plus fertile en miracles ! », par exemple, est un contresens.

Pour Abner, M. Jean Davy le représente un peu jeune. Abner est un vieux militaire qui a de glorieux états de service et à qui on a confié un poste d'avant-retraite, quelque chose comme chef de la maison militaire de la reine. Sarcey n'hésitait pas à le juger un peu baderne. Comme son camarade Eyser, M. Jean Davy choisit le parti réaliste. Il

ment la répulsion indignée que devrait susciter ce fourbe vindicatif et féroce. Enfin, si on ne l'avait pas coiffé d'un pot de fleurs qui fait très « marchand de tapis », il n'y aurait pas trop à récriminer.

Les compliments iront sans réserves à Mme Louise Conte, sensible Josabeth, qui a, elle, le sens et le respect de la musicalité des vers. Quant à la petite Dany Life — Joas — cette enfant de dix ans est tout bonnement étonnante. Mme Vera Korène a pour elle, dans Athalie, sa taille, sa prestance, sa voix forte. Elle ne nous a pas fait frissonner, mais elle a constamment fait preuve de l'intelligence du texte et d'un sûr métier.

Pour les chœurs, M. Algazi a écrit une intéressante partition. Peut-être, cependant, le début de la tragédie se trouve-t-il alourdi par le prélude choral. On aimerait que l'action s'engageât sans retard. Le décor de Carzou est beau. Certains costumes aussi sont beaux. D'autres paraissent moins seyants. Je les crois volontiers conformes à l'archéologie.

LE MOIS THÉATRAL

A SON IMAGE est la première pièce de M. Pierre Lescure (ne pas confondre avec Pierre de Lescure, le romancier, qui vient de publier un livre excellent « Sans savoir qui je suis »). Elle nous reporte à 1520, au moment où Magellan va découvrir le détroit auquel il donnera son nom. L'action se passe à bord du « Trinidad », navire amiral de l'expédition. Plus d'un conflit a, durant le voyage, opposé le chef à ses compagnons. L'un d'eux, Jean de Carthagène, instigateur de plusieurs révoltes, est aux fers. Un prêtre aussi. Or voici Pâques. Magellan décide que l'office sera célébré à terre. Le prêtre aux fers acceptera. Jean de Carthagène fomente une nouvelle révolte qui échoue. Il demande à rester à terre et, avant de s'enfoncer dans la brume, tue le prêtre.

Tout cela est probablement chargé de symboles. Il faut avouer que les intentions de l'auteur demeurent assez obscures et qu'on ne le suit qu'avec peine. Les acteurs ne sont pas sans mérites. La mise en scène de Jean-Claude Dumontier est adroite, et l'on peut retenir le nom de Mlle Nicole Marette, la jeune dessinatrice des costumes.

LES INTERPRETES de « A son image » et l'auteur des costumes, Mlle Marette, au bar du théâtre du Tertre, logé en haut de la Butte, au flanc du Moulin de la Galette.

***

Le théâtre Gramont a eu l'idée heureuse d'employer sa soirée de relâche à la représentation de spectacles classiques. Et pour commencer il a choisi une comédie de Kleist, LA CRUCHE CASSEE. Cette pièce, qui fut jouée l'an dernier à Paris au cours du festival d'art dramatique par une troupe allemande, n'avait jamais été représentée en français dans sa version intégrale. Elle est considérée outre-Rhin comme un chef-d'œuvre comique. Et nous avons pu juger que cette appréciation n'est pas fausse. « La Cruche cassée » est un long acte contant l'histoire d'un juge qu'un enchaînement de circonstances amène à connaître d'un procès où il est le coupable et dont il sera finalement la victime. On trouve à la fois dans l'œuvre de Kleist une satire de la justice et l'étude du caractère d'un méchant pris à ses propres pièges.

Il serait facile de pousser au noir ce personnage, et la comédie de Kleist touche parfois au drame. René Dupuy, qui joue le juge avec maîtrise, s'est gardé d'appuyer sur la méchanceté, et il enlève toute la pièce dans un mouvement plein d'alacrité. Il est excellemment secondé par sa troupe (dont nous avons pu déjà apprécier le mérite dans « le Héros et le Soldat »), et l'on souhaite que le succès qui a accueilli sa première expérience dans le classique l'incite à persévérer.

Mais cela ne suffit pas. Il y a surtout des coiffures qui feraient bon effet dans l'opérette, mais qui ne peuvent ici que provoquer des sourires regrettables.

« The country girl » est devenu, en français, « Pour le meilleur et pour le pire ». Ce titre choisi par l'adaptatrice de la pièce de Clifford Odets, Mme Constance Coline, en rend du reste, avec une exactitude suffisante, le sujet. Il s'agit d'un acteur que son intempérance a fait tomber assez bas et qui s'enfonce graduellement dans la médiocrité et la misère. Au surplus, mythomane, il invente d'émouvantes histoires — auxquelles il finit par croire — pour expliquer une déchéance qui n'est due qu'à son ivrognerie. Un jeune metteur en scène voudra pourtant lui donner encore une fois sa chance. Ce garçon, énergique jusqu'à la brutalité, a gardé du comédien, aperçu bien avant que lui-même s'occupe de théâtre, le souvenir d'un grand acteur. Et c'est ce qui le décide. (Un peu invraisemblable, d'ailleurs, ce choix sur un simple souvenir de jeunesse.) L'expérience réussira, non sans peine, et l'acteur connaîtra de nouveau le succès. Quelque peu mélodramatique, se développant lentement, la pièce de Clifford Odets a aussi un certain aspect pirandellien. A cause du personnage de la femme de l'acteur, dont on croit — c'est lui qui le dit — qu'elle est son ennemie et pour une part responsable de sa chute. Or il n'en est rien, et le dénouement nous la montre préférant à l'affection du metteur en scène qui s'est épris d'elle son vieil époux, avec lequel elle demeurera « pour le meilleur et pour le pire ».

Ce n'est certes pas une mauvaise pièce. Ce n'est pas non plus une œuvre de grande classe. Et l'on est quelque peu surpris du succès énorme qu'elle a remporté dans les pays anglo-saxons.

La mise en scène de M. Raymond Rouleau (dans les décors expressifs de Lila de Nobili) a été couverte d'éloges. Ils sont justes, comme il est juste de dire qu'il a joué magistralement le rôle du comédien. (Le récit de ses malheurs est un moment de haute qualité.) Tous ses partenaires : Gérard Oury, Françoise Lugagne, François Joux, Simone Vannier, etc., sont remarquables.

Pourtant on ne peut se défendre, devant cette réussite, d'une certaine inquiétude. Si la meilleure mise en scène est celle qui, servant l'œuvre, ne se remarque pas, ce n'est pas le cas de celle de Raymond Rouleau. Elle se voit, et même elle appuie quelque peu, elle devient insistante. On se prend à craindre qu'il ne sacrifie à sa propre virtuosité et qu'il ne choisisse des pièces qui lui fournissent seulement un prétexte à l'exercer, sans trop se soucier de leur qualité véritable. C'est un écueil sur lequel autrefois Gaston Baty a buté. Raymond Rouleau peut rendre trop de services au théâtre pour qu'on n'exprime pas cette appréhension au moment même où sa maîtrise s'affirme si fortement.

LA MOUETTE, la pièce si émouvante de Tchékhov, que vient de reprendre très brillamment l'Atelier avec Valentine Tessier et Paul Bernard, a été l'occasion d'un gros succès personnel pour Catherine Sellers.

LE MOIS THÉATRAL

(SUITE)

LA CHAIR DE L'ORCHIDEE, au Grand-Guignol. Evidemment, s'il s'était agi d'une parodie, nous aurions bien ri. Et sans doute est-ce, au fond, l'opinion de Pierre Vaneck, comédien de grande classe, dont l'élégante nonchalance semblait nous promettre des moments de savoureuse gaîté. Mais les auteurs et le metteur en scène ne l'entendaient pas ainsi. Il a bien fallu admettre que « c'était du sérieux » et non point une charge du « genre maison ». Des yeux arrachés, un étranglement, une tentative de viol, des décharges de revolver à tout bout de champ ; j'allais oublier : un personnage inondé d'essence et proprement grillé. Si cela ne vous suffit pas, attendez le prochain spectacle. Encore que je me demande ce qu'on pourra bien inventer. Mais je n'ai dans ce sens aucune imagination, et M. le marquis de Sade, dont certains veulent faire un grand penseur, m'a toujours paru profondément ennuyeux.

UNE exposition d'une rare valeur documentaire se tient à Paris, dans les salons des Services américains d'information. Elle retrace l'histoire du théâtre aux Etats-Unis, depuis l'époque où celui-ci vivait de pièces d'importation. Une large place est faite à l'art chorégraphique et aussi à l'effort, qu'on soupçonne à peine en France, des troupes d'amateurs, qui ne sont pas moins de trente mille, et dont les essais sont souvent d'une grande originalité.

⁂

LE square de l'Opéra, où se trouve le théâtre de l'Athénée, a reçu le nom de Louis-Jouvet. Diverses cérémonies ont eu lieu à cette occasion en l'honneur du grand homme de théâtre.

⁂

PENDANT un court séjour à Paris, Jean Vilar a mis en train des répétitions de « la Ville », de Paul Claudel, avec Maria Casarès et Alain Cuny. D'autre part, le T. N. P. a engagé Jean Topart.

« EUGENE ONEGUINE » A L'OPERA-COMIQUE

L'OPERA-COMIQUE a inscrit à son répertoire l'œuvre de Tchaïkovsky, « Eugène Oneguine », qui n'avait jamais encore été donnée en France. La direction musicale de cette importante création était confiée à M. Jean Fournet. La mise en scène est de M. Louis Musy, les décors et les costumes de Wakhévitch. Les principaux interprètes d' « Eugène Oneguine » sont : MM. Roger Bourdin, Giraudeau, Depraz, Amade et Mmes Géori Boué, Denise Scharley, Solange Michel.

EVOCATION de la bataille du Garigliano. Le maréchal Juin devant sa propre carte des opérations.

VISITE D'UNE CAVE DE CHAMPAGNE
Le champagne jaillit pour l'oreille du micro.

JEAN WEBER a mis son talent de prestidigitateur au service de « l'Illusionniste », de Sacha Guitry.

DANS LES COULISSES DE LA RADIO-TÉLÉVISION

PAR JEAN-PIERRE MORPHÉ

LE CRIME CHEZ SOI

LA pièce policière est devenue rapidement un des plus commodes recours de la télévision. Il est toujours difficile d'écrire une bonne pièce, qui demande soit un sujet exceptionnel, soit une écriture d'une qualité particulière pour renouveler un thème traditionnel. Le drame policier n'exige qu'une affabulation habile ; le dialogue reste près de la vie quotidienne et protège l'auteur des dangers de la poésie ou de la philosophie. Les ombres du sujet conviennent aux ombres de l'écran. Des décors simples, une chambre, un commissariat, des perspectives fondues où les gros plans des interrogatoires demeurent dans un domaine où peut triompher une télévision limitée dans ses moyens pratiques. Enfin, l'audience du public est assurée. La vogue des séries noires pour les fanatiques, l'inévitable curiosité de chaque spectateur assurent par avance un vaste succès. La pièce policière satisfait à la fois le romantique et l'amateur de mots croisés.

Ce mois-ci, la télévision a tenté un effort pour renouveler le genre en choisissant un lieu inédit dans « l'Assassin est dans le métro » ou en enveloppant de mystère un drame sentimental dans « un Chemin dans la nuit ».

L'Assassin est dans le métro » reprend le thème habituel d'une mort soudaine dans un milieu clos. Le coupable est, inévitablement, parmi les gens réunis dans un même endroit, et les interrogatoires découvrent peu à peu leurs secrets. Une dizaine d'existences se révèlent et s'entrecroisent autour du thème principal, la recherche de l'assassin. La télévision avait placé ses cameras dans un tronçon désaffecté de la station Gare-du-Nord, qui sert actuellement de station-école. Le lieu était réel, le wagon, authentique, des rames passaient dans le lointain avec un gémissement régulier des rails, en contrepoint du drame. Puis l'action se doubla d'un documentaire lorsque, le dernier métro passé, tandis que se poursuivait l'enquête, la vie nocturne du métro se révéla au spectateur. Le dénouement apporta sa solution logique ; le problème de mots croisés était clos après une heure d'agréable curiosité dans ces deux souterrains du métro et des âmes perverses. (On voit qu'il suffit de se laisser aller un tout petit peu pour trouver des prolongements symboliques à la pièce policière du modèle le plus courant lorsque le lieu de l'action est bien choisi et bien « mis en écran ».)

GUY DECOMBLE, Jean-Louis Trintignant et André Valmy, dans « l'Assassin a pris le métro ».

André Valmy devient peu à peu un sociétaire à part entière de la télévision. Son jeu, sobre et concentré, la vérité de ses personnages satisfont exactement ce que la télévision demande à un comédien. C'est un mélange de cinéma, par l'économie des gestes, et de théâtre, par ce sentiment de la présence réelle que donne la retransmission en direct. Pour Jean-Louis Trintignant, on va de découverte en découverte. On l'avait déjà remarqué dès ses débuts à la radio dans des émissions de Pierre Billard. « Responsabilité limitée », montée par la Compagnie Grenier-Hussenot, le révélait au public de théâtre. Son interprétation de « l'Assassin est dans le métro » confirme

tout ce qu'on peut attendre d'un comédien entièrement confondu avec son personnage.

« Un Chemin dans la nuit » est né, sur les écrans français, d'un échange avec la Télévision anglaise. L'œuvre avait valu à ses interprètes le premier prix d'interprétation, masculin et féminin. Pendant que le jeune metteur en scène qui l'avait créée était invité à la reprendre pour la Télévision française, Claude Barma produisait, sur les écrans de Londres, « le Figurant de la Gaîté », d'Alfred Savoir, avec Gaby Sylvia. L'action commence par un accident au bord d'un route. Un homme est renversé par une automobile dont le conducteur s'enfuit. La recherche du coupable fait apparaître peu à peu un drame d'amour à trois personnages, le mari, la femme et l'amant. L'interprétation, avec Jean Martinelli, Bernadette Lange et Jacqueline Jehanneuf, n'appelle que des éloges, et la réalisation, sans apporter de révélations particulières, était de la meilleure qualité.

DOMAINE PRIVE

RADIO-LUXEMBOURG vient de devenir Télé-Luxembourg. Dans un rayon de 150 kilomètres autour de l'émetteur, les spectateurs des provinces de l'Est vont être les premiers qui pourront choisir entre deux programmes. Le choix qui leur est proposé sera beaucoup plus un choix de circonstances qu'un choix de nature. Télé-Luxembourg émet principalement, à l'heure actuelle, des spectacles de variétés, confiés à Caccia. Il serait souhaitable que le documentaire et le théâtre y trouvent aussi leur place pour que la diversité permette un jeu habile des deux programmes.

Les deux radios ou les deux télévisions doivent se compléter. Il y a des soirs où l'on a envie d'entendre des choses sérieuses, de découvrir ce qu'on ignore, et des soirs où l'on a envie de se divertir. L'abondance des chaînes doit donc satisfaire le désir dans chaque circonstance.

Les émissions d'Europe 1, qui avaient donné de grandes promesses par la qualité de leurs collaborateurs, glissent vers une radio facile, où une publicité discrète lie des tranches de variétés. Le ton est vivant et direct. Mais la preuve est faite depuis longtemps qu'entre deux chansons on peut toujours faire entendre un beau poème, et il ne faut pas mettre au compte de la paresse des auditeurs ce qui provient quelquefois de la paresse des auteurs.

DOCUMENTAIRES

LE mois de mai est celui des anniversaires de la dernière guerre.

11 mai 1944, bataille du Garigliano. La télévision est allée rendre visite au maréchal Juin, qui, sur la carte même qui l'a accompagné pendant toute la campagne, a fait revivre la tactique et les heures héroïques d'une opération qui devait ouvrir aux Alliés le chemin de l'Italie.

8 mai 1945, capitulation de l'Allemagne. Dans la salle du collège moderne de Reims, où fut signée la capitulation, les spectateurs de la télévision ont vu une évocation de l'invasion, de la bataille de Dunkerque et du débarquement jusqu'à la victoire finale. Le guide officiel montrait les sièges, commentait les tableaux. On y était.

Deux retransmissions de manifestations religieuses : le pèlerinage des étudiants à Chartres, où, sur un fond de cantiques, le R. P. Pichard a commenté d'une façon remarquable l'évangile de pierre de la cathédrale, et la procession du Saint-Sang, à Bruges. Le cortège qui traverse la ville reconstitue les principaux moments de la vie du Christ, suivant une tradition établie par une bulle papale cinq fois centenaire. Comme autrefois, les artisans de la ville y participent ; ce ne sont plus les tisserands et les orfèvres, mais, cette année, un employé du gaz et un vendeur d'appareils électro-ménagers qui y tiennent les rôles principaux.

LES MARIONNETTES CONJUGALES

SOUVENT les entr'actes sont les meilleurs tableaux d'une pièce. Le spectateur s'est déjà lié d'amitié avec les personnages ; en attendant que le rideau se relève, il leur prête une vie propre et se prépare à les retrouver différents, comme des amis qu'on a un peu perdus de vue. La petite promenade dans les couloirs permet au temps de s'écouler avec vraisemblance. Le cinéma, aux temps du muet, avait recours à de petites annonces « et le mois suivant... » Le cinéma parlant peut utiliser, pour indiquer le passage des années, des séquences adjacentes pour lesquelles le dialogue fournit une explication qui n'eût pas été assez claire à l'époque du muet. La télévision pourrait se contenter d'une précision donnée par un speaker : « Nous sommes maintenant en 1912... » Mais elle trahirait sa fonction, qui doit être le plus grand recours à l'image. Pour résoudre ce problème dans « le Ciel de lit », de Jan de Hartog, porté à la télévision avec ses deux créateurs, François Périer et Marie Daëms, Marcel Lherbier a cherché un moyen qui fût dans le ton de la pièce. On connaît cette variation conjugale dans le temps. Un jeune ménage entre pour la première fois dans la chambre nuptiale. C'est là que se déroulent les épisodes importants de sa vie. Le changement est indiqué jusqu'au dernier jour par les variations de style de l'ameublement. Marcel Lherbier, pour relier entre eux les tableaux de théâtre, a fait jouer par des marionnettes des scènes de transition ayant pour thème la vie du couple hors des cinq épisodes principaux. Le procédé ne peut convenir à tous les spectacles ; le parti pris de divertissement, de parodie y est trop évident pour ne pas affaiblir une action dramatique. Et, même dans « le Ciel de lit », il a quelquefois détourné l'esprit de la mélancolie qui est toujours sensible sous le comique. Il a rendu la pièce plus aimable, il lui a enlevé sa cruauté de documentaire. Il y avait deux façons de traiter la pièce à la télévision : soit inviter le spectateur à y participer par le trou de la serrure ; soit, au contraire, la lui apporter à domicile, comme un pneu. C'est ce second moyen qu'a choisi Marcel Lherbier, et ce n'est pas une des moindres qualités de l'œuvre de Jan de Hartog qu'on puisse la considérer, sous deux éclairages, comme une pièce rose ou comme une pièce noire.

Marie Daëms a retrouvé dans le rôle toutes les qualités qu'elle avait montrées au théâtre, et François Périer, qui faisait ses débuts à la télévision, en a tout de suite trouvé le ton par ce mélange de dons et d'habileté qui fait son talent.

LE CIEL DE LIT, la pièce de Jan de Hartog que Colette adapta pour La Michodière (et que nous avons publiée dans notre supplément théâtral de janvier 1954), a été transposé par Marcel Lherbier à la télévision, où il a retrouvé ses créateurs : Marie Daëms et François Périer qui faisait ses débuts, à la télévision. Ci-dessus une scène du deuxième acte.

LES JOURNAUX ont souvent conté ces temps derniers l'étrange aventure de filles devenues garçons ou d'athlètes quittant le maillot pour la robe. Les savants provoquent chez les animaux ces mutations. Etienne Lalou montre ici deux sœurs qui sont devenues une sœur et un frère. Il faut qu'une des deux poules ait été castrée dans les trois semaines qui ont suivi sa naissance. Elle prend alors la crête et toute l'allure du mâle. Pourtant ce coq, qui d'ailleurs ne pourra être un reproducteur, n'a pas la voix éclatante du Chantecler classique : il est affligé d'un enrouement chronique.

LE MOIS LITTÉRAIRE

PAR GÉRARD CAILLET

CLAUDE AVELINE
TRENTE ET UN ANS POUR ÉCRIRE UN ROMAN

CLAUDE AVELINE est un écrivain heureux. De 1923 à 1954 il a travaillé au même roman : « la Vie de Philippe Denis ». Trente et un ans sur une œuvre — je ne dis pas : rien que sur une seule œuvre ! — il y a de quoi faire des envieux... Je sais bien que Gœthe passa presque toute sa vie sur les deux « Faust » et que Jules Romains fit durer quinze ans « les Hommes de bonne volonté ». Mais « la Vie de Philippe Denis » n'est ni un poème ni un roman fleuve : c'est un roman dont la structure est parfaite, qui a son commencement et sa fin, qui ne se perd pas en digressions, qui forme un tout.

MATERIELLEMENT, l'œuvre se présente sous forme de quatre volumes dont chacun a marqué à sa façon, lors de sa parution. On se rappelle les titres : « Madame Maillart », « la Fin de Madame Maillart », « les Amours et les Haines ». Le dernier vient de sortir sous le simple titre : Philippe » (Domat, édit.) ; il devait primitivement porter le nom d'une autre héroïne. Nous verrons que cette simplification a son sens.

Je crois qu'en écrivant ces quatre romans qui n'en sont qu'un Claude Aveline a joué un jeu très difficile et qu'il l'a gagné : mais un écrivain qui s'amuse à inventer des romans policiers dans une langue parfaite, un écrivain qui sait trouver aussi bien le ton juste pour envoûter des enfants que pour révéler un Anatole France inconnu, celui-là peut se fixer des règles très strictes et triompher avec aisance.

La règle, pour « la Vie de Philippe Denis », était de raconter la vie d'un homme sans rien emprunter à ce pathétique romanesque qui fait si facilement rebondir l'action. La vie d'un homme qui apprend à être un homme...

Et qui devient un homme de son temps. Ici je semble peut-être me perdre dans l'analyse, mais je suis persuadé qu'il est impossible de goûter pleinement « la Vie de Philippe Denis » si l'on ne se représente pas exactement à la fois et l'époque où chaque fragment est situé et celle où il a été écrit.

POUR le climat où l'histoire se déroule, c'est assez facile : il suffit de se laisser aller aux quelques points de repère qui sont semés — pour compléter les dates — avec discrétion et intelligence dans le texte : La bibliothèque venait de recevoir « les Entretiens dans le tumulte », de Georges Duhamel » (« Madame Maillart ») ; « Le quartier de Charonne venait de se choisir pour conseiller municipal un ancien mécanicien, Marty, condamné à vingt ans de prison pour avoir organisé la sédition des marins de la mer Noire » (« les Amours et les Haines »), ou « L'Allemagne n'avait pas payé, ce qui obligeait tous les commerçants à subir la taxe sur le chiffre d'affaires, tous les citoyens, le double décime » (« Philippe »). Isolées, ces phrases apparaissent comme autant de clés assez grossières ; en réalité elles sont tapies en des coins du texte où on ne les attend pas toujours. Elles dessinent, juste au moment où il est nécessaire de nous le rappeler, le visage de ces « années 1920 » qu'un romantisme attendri vient précisément de remettre à la mode.

Mais si toute l'aventure de Philippe porte la marque de ces années 1920, l'auteur en a publié chaque fragment à une date déterminée. Et chaque date marque une étape. « Madame Maillart » est paru en 1930. On y voit un jeune homme — Philippe Denis — découvrir, à la suite d'une semi-supercherie, le monde extérieur sous la forme d'un sanatorium. (Je m'excuse d'un résumé aussi simple !) C'est un jeune bourgeois à peine déniaisé, échappé à sa sage famille ; il a toutes les ambitions vagues et toutes les timidités de son état. Il commence à déchaîner les passions sans s'en apercevoir et s'imagine lui-même être réellement amoureux. Nous sommes dans la tradition psychologique. Une petite touche d'ironie lui donne pourtant une saveur particulière.

1923-1928-1930 : ces trois dates encadrent « la Fin de Madame Maillart ». « La Fin de Madame Maillart » n'est que la suite de l'aventure de Philippe. Continuons à résumer à grands traits : les catastrophes soigneusement préparées par le petit jeune homme dans le tome I se déclenchent dans le tome II avec la belle précision d'une mécanique. La jeune fiancée entrevue se dérobe ; madame Maillart se suicide parce que le petit jeune homme ne s'est même pas rendu compte qu'elle l'aimait. Philippe cesse d'être un frère exaspérant pour devenir émouvant. Il prend de l'épaisseur non plus à cause des autres, mais par lui-même. Sa réaction devant le malheur est une fuite, certes, mais une fuite salutaire. On commence à penser qu'avec tous ses dons Philippe Denis est capable d'aller loin. On est prêt, au besoin, à assurer soi-même une partie de l'effort de Philippe pour l'aider.

Le cheminement se précise avec les volumes suivants. Le titre général, « la Vie de Philippe Denis », élargit subitement sa signification. « Les Amours et les Haines » portent une double date : 1933-1937 ; 1949-1951. Entre ces deux groupes de dates, la guerre et beaucoup d'aventures...

Du côté de Philippe Denis, ces années — qui sont toujours 1921 ! — se traduisent par un élargissement subit d'horizons tandis que s'élève dans son ciel une figure émouvante : celle du peintre aveugle Bienvenu Gasmère, devenu littérateur depuis qu'il a perdu la vue. Je ne m'attarderai pas à mettre des noms sur ce visage : il est beau, il est grand ; disons, pour aller vite, qu'il tient d'Anatole France et de Romain Rolland ; mais il nous intéresse essentiellement parce qu'il est l'idole et le second père (le père spirituel) de Philippe Denis. Car Philippe Denis est né une seconde fois : des événements simples ont fait éclater le cercle de famille ; secrétaire particulier de Bienvenu Gasmère, il est entré à la fois dans la politique et dans la littérature. En même temps il s'est découvert, par mariage, une étrange et atroce belle-famille. Le sordide fait ici pendant à l'admirable. Entre les deux, Philippe Denis navigue avec timidité. Il a pris conscience de l'existence des autres, il a pris conscience de l'existence d'un « problème des autres » (et c'est, en particulier, le problème social). Il continue pourtant à se demander comment font tous ceux qui agissent. Il est marié sans être époux. Il mime l'adulte, il n'a point pénétré de plain-pied dans ce monde qui l'entoure.

1952-1954 : « Philippe ». « Philippe », qui s'était tout d'abord appelé « Anne Delens », mais qui s'appelle « Philippe » parce que, lorsque le livre est fini, Philippe est fini aussi. Achevé. Métamorphosé, comme on dit pour les larves devenues papillons, ce qui ne fait que désigner l'aboutissement normal d'une évolution... « Philippe », qui raconte la dernière crise, le dernier déchirement.

IL n'y a, dans les quatre volumes de « la Vie de Philippe Denis », que vingt lignes sur la création littéraire. J'en détache quelques phrases : « ... Ni facilités ni artifices... Trouver un conflit sobre qui permettra de peindre au naturel un milieu précis, le seul qu'il connût, les bourgeois... Sans thèse ni caricature, sans provocation volontaire qui heurte ou détourne au lieu de troubler. Le destin, dans le roman, est pris en pleine pâte... » J'ai trop résumé pour ne pas devoir dire que tout cela s'applique en particulier à l'œuvre même de Claude Aveline. Qu'elle vaut, au delà de la destinée particulière qu'elle peint, par la qualité des mondes évoqués ; par la réalité des personnages créés ; par la multiplicité des rêveries qu'elle suscite.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ LIRE

PAR ALBERT MOUSSET

SI VOUS ÊTES INTÉRESSÉ PAR...

L'HISTOIRE

C'est l'un des plus grands drames de l'histoire, LE PROCES DES TEMPLIERS (édité par le « Club du Meilleur Livre »), que nous présente Raymond Oursel, auquel nous devons déjà un texte définitif des procès de condamnation et de réhabilitation de Jeanne d'Arc.

Les procès-verbaux d'interrogatoire ont été publiés il y a une centaine d'années par Michelet. Nous en avons ici une traduction d'une parfaite fidélité, accompagnée de notes critiques et de commentaires où se révèle la méticuleuse érudition du chartiste.

Les Templiers furent-ils coupables des crimes et sacrilèges qu'on leur imputait, ou victimes d'une infernale machination ? Leur mission en Terre Sainte avait échoué ; une atmosphère de défiance ou de vindicte les entourait. L'histoire officielle nous apprend qu'ils avouèrent sous la torture et se rétractèrent avant de mourir. La lecture attentive des audiences du tribunal de l'Inquisition puis de la Commission pontificale n'en laisse pas moins une profonde impression de malaise ; cent trente-six inculpés sur cent quarante avaient confessé leurs fautes, et des témoins qui n'étaient ni passionnés ni menacés de la question en ont attesté la réalité.

Le pape ne proclama pas la condamnation, mais l'extinction de l'ordre. Cette nuance donne à réfléchir. Sauf une découverte fortuite, il faut renoncer à porter sur cette ténébreuse affaire une lumière décisive. Mais, grâce à Raymond Oursel, toutes les pièces du procès sont sous les yeux du lecteur, qui peut, en les parcourant, se mettre dans l'état d'esprit d'un juré.

On ne saurait trop louer la savante et luxueuse typographie dans laquelle le Club du Meilleur Livre présente ses dossiers de l'histoire, et que rehaussent ici des dessins inspirés de Villard de Honnecourt.

Poursuivant son « Tour du Monde », M. Alexandre de Saint-Phalle nous donne le quatrième volume de la série : DE GODEFROY DE BOUILLON A CHRISTOPHE COLOMB, (N. R. F., 366 pages), vaste et lumineuse synthèse où l'auteur réussit à dégager les traits essentiels d'un panorama universel entremêlant des civilisations jusque-là étrangères les unes aux autres. L'Europe passe par une éclipse de puissance : Constantinople est tombé aux mains des Turcs, la Méditerranée est livrée aux corsaires, l'Afrique, abandonnée. Brisé par la force brutale de la steppe, l'Orient, naguère si riche en spiritualité, semble s'appauvrir.

Mais, grâce à son goût du travail et, précise l'auteur, à deux « inventions capitales » : le collier d'épaule du cheval au X^e^ siècle et le gouvernail d'étambot à charnière au XIII^e^, le monde occidental va reconquérir sa puissance et relever son niveau de vie.

Sur cette immense fresque se détachent de lumineuses figures : saint Bernard, saint François d'Assise, saint Louis, Marco Polo, Jeanne d'Arc, Christophe Colomb.

Dans cet ouvrage, M. de Saint Phalle a mis en œuvre une documentation imprimée immense, présentée sous une forme très vivante.

GRAND PRIX
DES 1000 MILLES

L'ÉVÉNEMENT de la fameuse épreuve italienne, les 1.000 Milles, a été la magnifique victoire de l'Anglais Stirling Moss avec, comme équipier, Donald Jenkinson, à 157 km. 650 de moyenne.

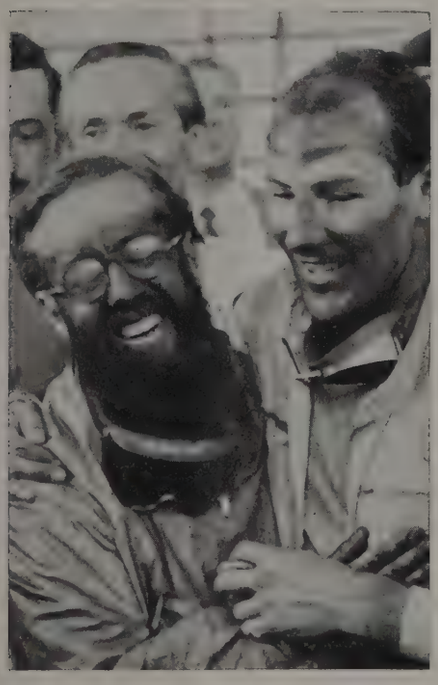
Les 1.000 Milles, tout comme la grande course mexicaine, la Panaméricaine, se court sur routes, plus ou moins gardées, de la Lombardie à Rome, sur 1.597 kilomètres. Tout comme dans la course mexicaine, les accidents sont chaque année plus nombreux. Coureurs et spectateurs paient parfois de leur vie leur passion pour la mécanique et les grandes vitesses. Depuis leur fondation, il y a plus de trente ans, il est de tradition, aux 1.000 Milles, que la pluie soit de la partie et que le premier à Rome ne soit pas à l'arrivée. Cette année, tout a été bouleversé. Le soleil a brillé d'un éclat sans pareil, et le premier à Rome, l'Anglais Stirling Moss, a été le premier à Brescia. De plus, la route sèche a permis la réalisation de performances jamais atteintes, et tous les records de vitesse ont été battus. Plus de six millions de personnes, contenues par un service d'ordre de plus de cinq cent mille policiers et militaires s'étaient massées tout au long des 1.597 kilomètres. Enfin, aucun accident mortel n'a été à déplorer. Il y eut bien une centaine de voitures retournées, quelques dizaines de spectateurs bousculés, mais tout cela ne se traduisit que par des blessures, dans l'ensemble, sans trop de gravité. Comme dans toute épreuve de ce genre, les incidents sensationnels ne manquèrent pas. Le plus spectaculaire fut celui de l'Italien Paolo Marzotto, qui, sur l'autoroute de Vérone, déchapa à l'arrière à l'effarante vitesse de 275 kilomètres à l'heure. Avec un sang-froid sans pareil, Marzotto réussit à maintenir son bolide sur la route, à la grande satisfaction des milliers de personnes qui garnissaient les bords de l'autoroute. Moins heureux, l'Allemand Kling, pour éviter la foule, jeta à plus de 100 à l'heure sa voiture contre un mur, se fracturant une jambe et se brisant trois côtes, ce qui le rendra indisponible pour Monaco et Le Mans.

Quant à la course elle-même, elle se livra entre les Ferrari italiennes et les Mercédès allemandes. C'était d'abord les Ferrari qui l'emportaient jusqu'aux portes de Rome, et à quelle moyenne ! Sur 303 kilomètres, Castellotti avait réalisé 192 km.-h. Sur 850 kilomètres, Taruffi avait succédé à Castellotti, victime de l'abandon, à 180 de moyenne. Puis, à Rome, c'était Moss et sa Mercédès qui prenaient la tête à 173 de moyenne. L'escalade des Apennins avait commencé. Dans leur ascension, Moss donnait le maximum de son audace, et il se détachait pour l'emporter finalement avec plus d'une demi-heure d'avance sur Fangio, victime d'une légère panne mécanique.

Dans les derniers kilomètres, au milieu d'une mer humaine, Moss avait roulé des dizaines de kilomètres à 280 à l'heure, réalisant sa plus grande vitesse sur 60 kilomètres, environ à 199 de moyenne. Sur 521 voitures au départ, 281 seulement étaient classées.

Les coureurs français ne se tinrent pas mal du tout. Comme à leur

STIRLING MOSS et son équipier Donald Jenkinson sont sur le podium de départ (ci-dessus). Il est 7 heures 22 minutes et le soleil est déjà haut à l'horizon. Un peu plus de dix heures après cet instant, Stirling Moss, victorieux sur sa Mercédès et précédant de plus d'une demi-heure Fangio, second, sera de retour à Brescia (ci-dessous, à droite) après avoir couvert les 1.597 kilomètres du circuit à la moyenne horaire de 157,650 kilomètres, record de vitesse extraordinaire sur un pareil parcours. Ci-dessous, à gauche, l'arrivée dans les faubourgs de Brescia, qui ont été traversés à 180 kilomètres à l'heure.



STIRLING MOSS ET DONALD JENKINSON, son passager à la barbe rousse, les traits tirés et creusés par la fatigue, se congratulent après leur victoire dans la course des 1.000 Milles.

habitude, ils trustaient les victoires dans les petites cylindrées. Les 2 CV Citroën, au nombre de cinq, faisaient une course remarquable, et Seibert était premier de sa catégorie, à 86 km. 750 de moyenne. En sport 750 centimètres cubes, Claude Storez, vainqueur du dernier tour de France, l'emportait sur D. B. à 119 km. 618 de moyenne, tandis qu'en sport de série, Renault, habitué du succès aux 1.000 Milles, l'emportait avec Galtier et sa carrosserie extra-légère en aluminium, à 108 km. 275. Ce n'étaient pas les seules victoires françaises : Bourillot, sur Osca, enlevait la catégorie sport 1.100 centimètres cubes à 122 km. 634, et Guiraud et sa Peugeot 203, celle des tourisme spéciale, à 112 km. 353 de moyenne.

LE SALON DE TURIN

Dans le magnifique hall d'exposition, réalisé dans le cadre de verdure du parc Valentino, à Turin, le XXXVII[e] Salon italien de l'Automobile n'a pas, comme l'année dernière, révélé de nouveautés véritablement sensationnelles, si l'on peut employer ce terme. La seule grande curiosité a été la présentation de la nouvelle « 403 Peugeot ». Cet événement, attendu avec impatience par beaucoup de Français, ne semble pas avoir retenu l'attention des Italiens.

« Elle n'est pas mal », disaient les uns. « Mais nos voitures sont mieux », ajoutaient les autres. Cela n'empêchait pas, du reste, le stand Peugeot de connaître l'affluence.

A ce Salon, les maîtres italiens de la carrosserie se sont surpassés. Plus de cinquante modèles sont présentés par les « couturiers de l'automobile » : Pinin Farina, Vignale, Ghia ou Boano, dernier venu dans la pléiade de ces artistes.

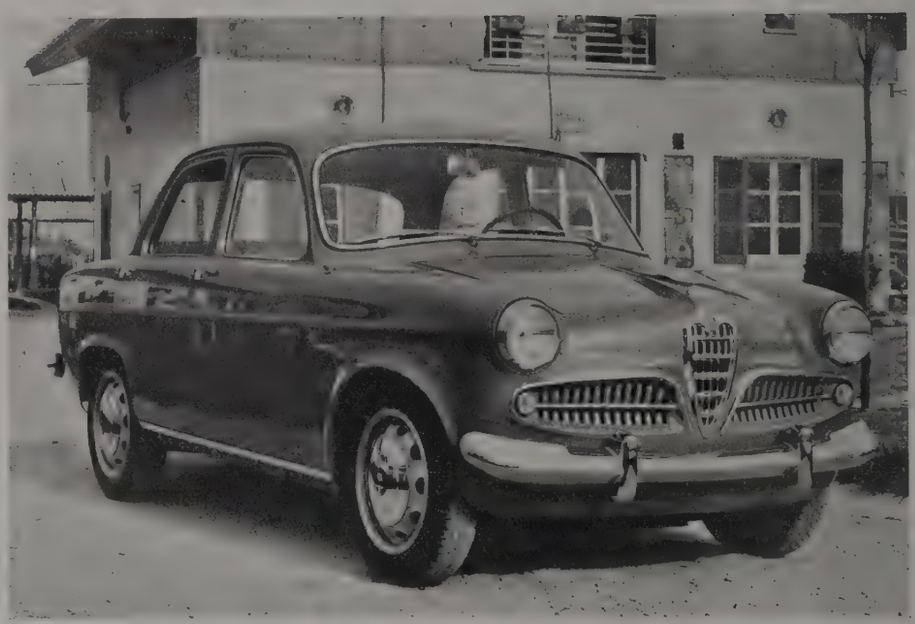
Parmi les créations nouvelles, quatre sont remarquables, mais l'une d'elles, baptisée « Futura », a déjà gagné les Etats-Unis. Toutes valent, au départ, à peu près *4 millions* de francs français.

Le premier de ces prototypes, réalisé par Boano et surnommé « Indianapolis », est monté sur un châssis Lincoln, équipé d'un moteur 8 cylindres en V, d'une très grande puissance. Il serait monté en série en 1956. La carrosserie de cette voiture expérimentale (coupé 2 portes) s'inspire de toutes les exigences de la tenue de route et de la vitesse. Dans la réalisation de ce modèle, Boano s'est inspiré de l'aérodynamisme poussé des carlingues d'avion : les tuyaux d'échappement, sortant par les côtés de la voiture, apparentent, en effet, l' « Indianapolis » à un grand courrier de l'air.

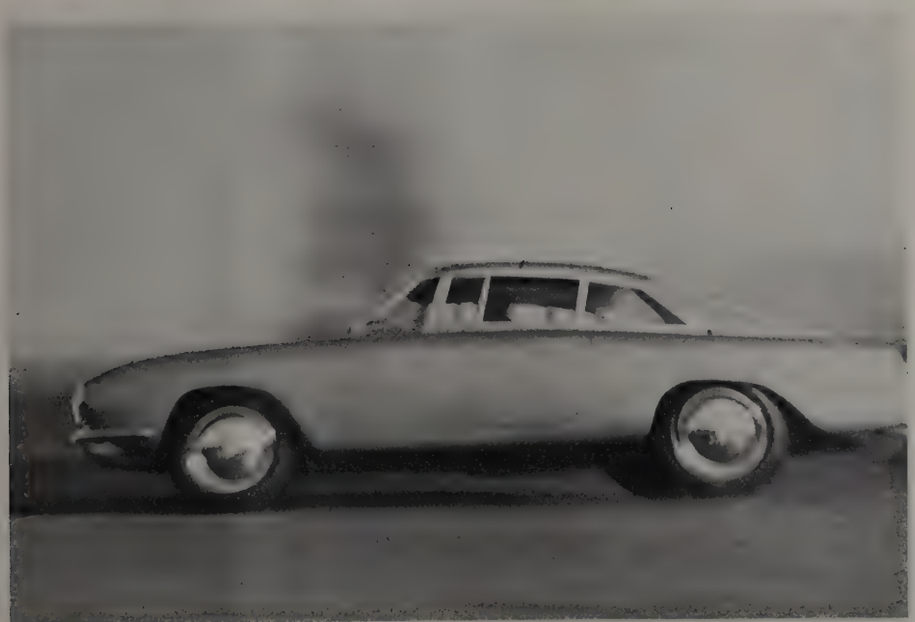
De plus, Boano a réalisé pour la Régie Renault un modèle étudié de « Frégate ». En voyant ce modèle, il est difficile de l'appeler « Frégate ». Il revient à la bagatelle de 3.500.000 francs français.

Enfin, Ghia a conçu pour les Etats-Unis la maquette d'une voiture futuriste à l'aérodynamisme spécialement étudié et qui sera présentée en octobre prochain au Salon de Paris avec quelques modifications. C'est un prototype d'essais qui n'a pas encore été doté d'un moteur. Il tient à la fois de l'avion et du canot de course : c'est une grande curiosité.

Quant à la « Futura », de Boano, c'est une carrosserie très longue,



EN HAUT, la Frégate vue sous un aspect inattendu, mais non dépourvu d'agrément. La régie Renault en a commandé l'habillage au maître carrossier italien Boano ; son prix est d'environ 5 millions de lires, soit la bagatelle de 3.500.000 francs français. — AU MILIEU, la version familiale de la « Giulietta », de la célèbre marque italienne Alfa Roméo ; c'est une 1.300 centimètres cubes, 4 cylindres, pouvant atteindre la vitesse de 135 kilomètres à l'heure et qui ne coûte que 1.300.000 lires. — EN BAS, la « Lincoln Futura », qui a déjà gagné les Etats-Unis, n'a pas été présentée au Salon de Turin ; carrossée par Ghia, son prix est d'environ 4 millions de francs français. Les Américains goûtent fort, aujourd'hui, les lignes hardies de ces carrosseries sport.



EN HAUT, Boano, un nouveau venu parmi la pléiade des artistes italiens de la carrosserie, a créé, pour une petite série commandée par Lincoln, ce coupé sport 2 portes qui a été baptisé « Indianapolis » et qui répond à toutes les exigences de la tenue de route et de la vitesse ; les tuyaux d'échappement, placés sur les côtés de la voiture, apparentent celle-ci à un grand courrier de l'air ; le châssis Lincoln, équipé d'un moteur 8 cylindres en V, est d'une très grande puissance. — AU MILIEU, une carrosserie expérimentale, exécutée par Ghia et appelée « Gream Line », est destinée également aux Etats-Unis ; elle sera exposée au Salon de Paris. — EN BAS, une création de Pinin Farina : le coupé Lancia Aurélia, aux lignes aérodynamiques des plus pures.

fuyante, surmontée d'un cock-pit d'avion. On aime ce genre au delà de l'Atlantique.

NOUVEAUTES DANS LA VOITURE DE SPORT

C'est dans la voiture de sport que l'on trouve le plus de nouveautés et une gamme des plus assorties, allant de la 750 centimètres cubes de cylindrée à la 3 litres.

Le constructeur Abarth présente cinq modèles à l'aérodynamisme parfait, dont le plus remarquable est sans conteste le spider 207 A, voiture de sport de 1.089 centimètres cubes de cylindrée, développant 66 CV à 6.000 tours et pouvant atteindre 190 km.-h. Son prix : 2.650.000 lires.

Dans le domaine commercial, Alfa Roméo a réalisé une voiture de série issue de sa fameuse « Giulietta Sprint ». C'est une 1.300 centimètres cubes, 4 cylindres, donnée pour 135 km.-h. et qui ne coûte que 1.330.000 lires.

Chez les Allemands, B.M.W. soumet à la clientèle italienne deux versions : l'une, de son moteur en ligne donnée pour 145 km.-h. ; l'autre, du 8 cylindres en V, 105 CV, 170 km.-h.

Au stand Fiat, l'un des plus importants du Salon, c'est la fameuse « 600 » qui est la reine. Actuellement, dans les usines de Mirafiore, la cadence journalière de sortie de cette voiture est de trois cent soixante-cinq.

Cette réalisation et cette sortie à grande production sont dues à une complète réorganisation de la chaîne de montage, qui a été l'un des plus grands soucis de la Fiat. Ne pouvant s'agrandir en surface, celle-ci s'est agrandie par « le haut » en créant de véritables réseaux aériens, qui amènent à pied d'œuvre tous les organes nécessaires à la réalisation de la voiture. Innovation : dans la berline 4 places, les strapontins arrière ont été supprimés, et, par un renversement très astucieux de la banquette arrière, un gain considérable a été acquis pour les bagages.

Maserati présente un nouveau modèle de sport doté d'un moteur 4 cylindres en ligne. C'est un spider 2 places, très rapide, donné pour 220 km.-h. Chez Ferrari, la voiture sport type « 370 Millemiglia » est une merveille. Le moteur est un 12 cylindres en V de 4 l. 522 de cylindrée, développant 340 CV à 7.000 tours-minute. Sa vitesse est de près de 300 km.-h. Son prix : 8 millions de lires.

Quant aux autres modèles, allemands, américains ou italiens, ils ont déjà été présentés aux récents Salons.

Pour l'industrie française, elle est représentée par les quatre grands : Renault, Peugeot, Simca et Citroën, qui ont tenu ainsi à montrer que l'industrie automobile française n'était pas en sommeil.

ET LA PLASTIQUE...

Il n'y a pas cette année, au Salon de Turin, de réalisation de carrosserie en matière plastique. Il semble que la construction en série de voitures de ce genre ait été abandonnée, car, comme nous le faisait remarquer le représentant d'un des plus grands constructeurs italiens, la réalisation d'une carrosserie en matière plastique est, en Italie, plus onéreuse que la fabrication d'une caisse tôlée. L'Italie, pays par excel-

ABARTH, qui est un spécialiste de la 1100 Sport, a commandé au maître Boano cette magnifique carrosserie 2 places, qui constitue, avec le châssis, une voiture de sport idéale, très rapide, puisqu'elle peut atteindre les 200 kilomètres à l'heure.

lence de l'ouvrier tôlier expérimenté, arrive à un prix de revient moindre dans la fabrication actuelle, alors que pour la carrosserie en matière plastique le prix de revient est presque doublé.

AUGMENTATION DES EXPORTATIONS ITALIENNES

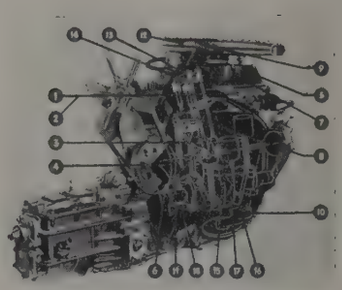
Concluons en disant que la production italienne pour le premier trimestre 1955 est en augmentation d'environ 20 % sur 1954, et que, sur 52.607 véhicules construits, 16.243 ont été exportés, ce qui est un chiffre record, en augmentation pour ce trimestre de plus de 30 % sur les exportations totales de l'année 1954.

LA TALBOT 2 L. 500 A VU LE JOUR

De son côté, le constructeur Lago présentait enfin son nouveau coupé sport de 2 l. 500 de cylindrée. C'est une magnifique réalisation, qui va combler de joie les amateurs de vitesse et de voitures aux lignes racées. La nouvelle Talbot a toutes les qualités de sa devancière, mais, en plus, elle possède tous les derniers perfectionnements apportés à la voiture moderne. Ses principales caractéristiques sont : moteur 4 cylindres, bloc en fonte et culasse en alliage léger traité. Chambre d'explosion hémisphérique. Deux arbres à cames dans le carter. Pistons en alliage léger. Bielles et vilebrequin en acier spécial au nickel chromé. Sa puissance fiscale est de 14 CV.

LA TALBOT, 2 l. 500 de cylindrée, carrossée en coupé Sport, est une magnifique réalisation due au constructeur Lago. Munie des tous derniers perfectionnements elle est dotée d'un moteur 4 cylindres, bloc en fonte et culasse en alliage léger. Son poids est de 950 kilos, sa puissance au frein de 120 CV, sa vitesse : 200 kilomètres à l'heure. Elle est vendue 1.990.000 francs, taxes non comprises.

LE NOUVEAU MOTEUR II D DE LA 11 CV CITROEN



1. Nouvelle culasse, taux de compression : 6,8.
2. Nouveau dessin de la circulation d'eau dans la culasse, améliorant considérablement le refroidissement des soupapes et de leurs sièges.
3. Nouvel arbre à cames à profil étudié pour les hauts régimes.
4. Alésages d'arbres à cames bagués, de haute précision.
5. Nouveau cache-culasse étanche.
6. Nouveau dispositif d'étanchéité du palier AV de vilebrequin.
7. Dispositif rotateur de soupapes.
8. Soupapes en nouvel acier chrome-nickel à haute teneur de chrome.
9. Nouveau bouchon de remplissage d'huile à fermeture étanche.
10. Nouvelle pompe à huile.
11. Nouvel accouplement de la poulie de commande de pompe et dynamo par barre de torsion.
12. Nouveau filtre à air de grande section parfaitement silencieux.
13. Nouveaux culbuteurs allégés.
14. Axes et tiges de commande de culbuteurs de plus grand diamètre.
15. Pistons nouveau modèle à jupe non fendue, avec anneau de dilatation en acier incorporé de fonderie dans la masse. Segments coniques.
16. Têtes de bielles équipées de coussinets minces en acier régulé.
17. Nouvelles bagues minces aux pieds de bielles.
18. Chapeaux de paliers de vilebrequin renforcés.

LA NOUVEAUTE CITROEN

Pendant ce temps, à Paris, Citroën lâchait sa... bombe. Elle n'était pas méchante : un moteur amélioré. Ce moteur, appelé « Type II D », équipera désormais toutes les 11 CV. La culasse est nouvelle. Le taux de compression a été porté à 6,8, et toutes les pièces de mouvement ont été modifiées. Ces diverses améliorations assurent à la 11 CV une accélération accrue et une amélioration dans la vitesse.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ LIRE SI VOUS ÊTES INTÉRESSÉ PAR...

LES SOUVENIRS DE L'OCCUPATION

Dans son « Journal du désordre », (Gallimard, 216 pages), M. Jean Bloch-Michel, sans vouloir faire une « confession », nous livre une série de réflexions inspirées par les déceptions que lui a apportées le destin des hommes de la Résistance. C'est un peu l'histoire de la crise morale et politique qui a suivi la libération. « Nous étions nombreux à croire, dit l'auteur, que de nouvelles formes sociales allaient naître. » Mais, ajoute-t-il, « on ne transforme pas une société en conservant ses cadres ».

Réflexions moroses sur la justice, la foi, le mariage, l'art, les lectures, etc., par le biais d'une autocritique émouvante et sincère.

Dans « les Inciviques » (Plon, 254 pages), M. Paul Sérant évoque l'aventure des jeunes hommes qui, pendant l'occupation, se sont mis du mauvais côté. Il ne tente pas de les justifier, mais cherche à expliquer leur comportement. Aussi bien présente-t-il son livre comme un roman et non comme un pamphlet, tout en prévoyant d'ailleurs qu'il va susciter de violentes réactions...

L'AVIATION

Paul Codos : « Routes du ciel » (Ed. France-Empire).

« Routes du ciel », tel est le titre, combien évocateur, que Paul Codos a donné au récit de sa carrière prestigieuse au service des ailes françaises.

Ses débuts dans l'aviation remontent à 1917, mais une date reste pour lui inoubliable : 9 juin 1920, celle de son entrée dans l'aviation commerciale, qui en était encore à ses débuts. Il se consacre au « défrichage » de lignes nouvelles, inaugurant notamment les premiers vols de nuit sur Londres. Pilote hors ligne doublé d'un navigateur averti, il s'oriente vers les grands raids. Il accumule les records. Il est le premier qui ait effectué sans escale et dans les deux sens la traversée de l'Atlantique-Nord et Sud. Il nous confie ses souvenirs avec une émouvante et une passionnante sincérité.

Codos parle de ses missions, et notamment de celle que nous accomplîmes ensemble aux Açores. J'y étais allé déjà en 1935 pour chercher dans l'archipel un terrain d'atterrissage. J'y revins en 1936 avec lui. Il retrace justement notre grande déception de voir nos conclusions adoptées, mais le terrain de Lages, découvert, ne fut aménagé que pendant la guerre et par les Américains.

Puis ce furent, en 1939 et 1940, les voyages de Codos sur le « Flammarion », au-dessus de l'Atlantique-Nord, à la recherche du « Graf-Spee », les bombardements de Berlin. L'aviation commerciale transatlantique était au service de l'aéronavale : les pilotes de lignes devenus pilotes de guerre.

7.600 heures de vol, ancien inspecteur général d'Air France, commandeur de la Légion d'honneur, Paul Codos est l'une des plus brillantes figures de l'aviation française. L'a-t-on de nos jours reconnu et lui a-t-on réservé la place dans l'aviation commerciale que méritaient sa science aéronautique, ses solides qualités de probité intellectuelle, d'honnêteté ? Nous ne le pensons pas. C'est pourquoi nous sommes heureux que « Routes du ciel » ait paru. Ce livre de plus de 300 pages, édité par France-Empire, restera un document pour l'histoire de l'aviation française.

Louis CASTEX,
Conseiller de l'Union Française.

UNE BELLE EXPOSITION DEGAS AU SERVICE D'UNE GRANDE ŒUVRE

La Ligue nationale contre le taudis avait organisé l'année dernière une grande exposition Renoir, dont les recettes importantes l'avaient grandement aidée dans sa tâche. Cette année, c'est en montrant *Degas dans les collections françaises*, à la Galerie des Beaux-Arts, Faubourg-Saint-Honoré, que la Ligue espère augmenter ses ressources.

Cette exposition, qui ouvrira ses portes le 8 juin, présentera les aspects variés de l'œuvre du maître, depuis les dessins rigoureux de jeunesse jusqu'aux formules les plus libres. Une large sélection de sculptures permettra d'admirer les œuvres magistrales exécutées par Degas alors qu'il était déjà frappé de cécité et que ses mains seules parvenaient à capter les formes.

Des souvenirs nombreux illustreront cette exposition, qui n'a pas été seulement conçue pour montrer au public l'œuvre de l'artiste, mais aussi pour faire sentir tout ce qui nous reste vivant de l'homme lui-même.

Tout don de 1.000 francs versé avant le 5 juin à la Ligue nationale contre le taudis (8, rue du Laos (15e), donnera droit à une entrée au vernissage et à une reproduction (tirage limité à 400 exemplaires) d'un dessin de Degas : *la Danseuse au ruban noir*.

ROUARD

CÉRAMISTE
VERRIER

34, AVENUE DE L'OPÉRA - PARIS

DOCUMENTATION ENVOYÉE SUR DEMANDE

ALLEMAGNE

saison en toutes saisons

Renseignements et prospectus auprès des agences de voyages ou l'Office d'Informations Touristiques pour l'Allemagne, 4, Place de l'Opéra, Paris 2e

BADEN-WURTTEMBERG

Le sud-ouest romantique de l'Allemagne

FORÊT-NOIRE
LAC DE CONSTANCE

Rhin supérieur • Neckar • Danube

Renseignements et prospectus auprès de: Landesverkehrsverband Württemberg, Stuttgart · Badischer Fremdenverkehrsverband, Freiburg/Br. · Landesfremdenverkehrsverband Nordbaden, Heidelberg

Badenweiler **Forêt-Noire méridionale — 450 m d'altitude.** Sources chaudes — Piscines thermales — Bains médicinaux — Parc — Concerts — Tennis — Excursions.
HOTEL RÖMERBAD. Dir.: L. Joner. PARKHOTEL. Dir.: E. Gloeser.
170 lits — 60 salles de bains. Chambres avec bains thermaux.

Feldberg — Hinterzarten — Titisee

Appréciés en été comme en hiver. 900—1500 m en Haute Forêt-Noire. Tennis — Natation — Randonnées. Pension complète de fr. 590.- à fr. 2500.-.

Freiburg et son Schauinsland **La capitale de la Forêt-Noire — 268 à 1284 m.** Dans l'ambiance joviale du Midi vinicole — belle en toute saison. Prospectus auprès de Städtisches Verkehrsamt, Freiburg/Breisgau.

Herrenalb **Station aux bienfaits d'un climat tempéré dans la Forêt-Noire.** Grand parc, tennis, piscine. Pens.: 700 à 1600 fr.

Stuttgart

Métropole au milieu des forêts et des vignobles.

Exposition régionale de Bade-Wurtemberg du 1er juillet au 2 octobre 1955.
Fête populaire de Cannstatt du 24 septembre au 5 octobre 1955.
Terrain moderne de camping.
Renseignements: Verkehrs- und Wirtschaftsförderungsamt Stuttgart.

Visitez le musée de l'automobile Mercedes-Benz,
la plus ancienne usine d'automobiles du monde.

Triberg **Haute Forêt-Noire — 700—1000 m —** Saison toute l'année — Chambres toutes catégories.
PARKHOTEL WEHRLE. Pension fr. 1300 à 1700 av. bain, max. fr. 2100.-.

HAUTE-BAVIÈRE

Renseignements et prospectus auprès des agences de voyages ou le Fremdenverkehrsverband München-Oberbayern, München 15, Sonnenstraße 24.

Berchtesgadener Land **Joies de vacances dans le cadre féerique de haute montagne**
Autostrade alpine jusqu'à l'altitude de 1800 m, lacs Königssee, Hintersee, 2 téléfériques · gorges de montagnes · plages lacustres · concerts
Pens. comp. dep. fr. 800.— ttes taxes comp. Rens.: KURVERWALTUNG.
HOTEL GEIGER. Situation paisible — Tout confort — Garages.
HOTEL SCHIFFMEISTER sur le lac Königssee. 100 lits. garage.

Garmisch-Partenkirchen

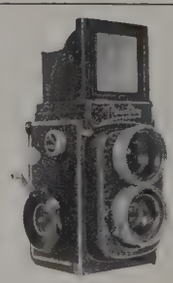
Le centre de tourisme international dans les Alpes bavaroises.
Toutes installations pour détente et sports. — À 90 minutes au sud de Munich.
Cures de climat — Très beaux chemins de crêtes — golf — tennis — équitation — natation — remontées mécaniques.
Pension, tout compris de fr. 850.- à fr. 2600.- par jour.
PARKHOTEL ALPENHOF. Ultra-moderne, près du Kurpark. Pens. dep. fr. 1700.-.
GOLFHOTEL SONNENBICHL. Vue unique — tout confort. Pens. dep. fr. 1350.-.
HOTEL MARKTPLATZ. 1ère classe, restaurant réputé. Chambres dep. fr. 600.-.
HOTEL SCHÖNBLICK. Situation tranquille dans un parc. Propr.: Fr. Stanner.

Suggestions

CHEMISES
Depary
chemises "sans souci"
NYLFRANCE
en vente dans toutes les Bonnes Maisons
DEPARY - 1bis, RUE SAINT-AUGUSTIN - PARIS

JEANNE PRADELS
BLOUSES ET LINGERIE FINE
vous adressera gracieusement, sur simple demande, ses imprimés reproduisant les dernières Créations : **Blouses, Combinaisons, Jupons, Chemises de nuit, Pyjamas, etc.**
1, rue de la Pépinière, PARIS

SAC en paille fine de Chine noire, rouge, naturelle ou pain brûlé
1.200 fr.
Chez **Paul Rives & Fils**
156, rue de Rivoli (1er), sous les Arcades, Mo Louvre, ou contre remboursement.


BIOFLEX
AUTOMATIQUE I
LE **6 × 6**
FRANÇAIS
DE CLASSE
INTERNATIONALE
NOTICE TECHNIQUE ILLUSTRÉE FRANCO
GROS
Éts J. CHOTARD
Boite postale 36 - Paris-13e

Bon outil... Bon travail
Pour réussir un bon collage (même facile) il n'est que d'avoir ce qu'il faut
SECCOTINE
colle... même le fer

DIRECTEMENT DE CHEZ LES PRODUCTEURS
ASSOCIATION DE VITICULTEURS
Vins de Champagne
TARIF SUR DEMANDE
Raoul Collet
AY CHAMPAGNE (MARNE)
Agents demandés

ULTRA-GRILL vous permet de faire griller viandes, poissons, charcuterie et pâtisserie.
THERMOSTAT - Fabrication suisse très soignée.
Garantie sérieuse.
110 ou 220 v.
Documentation :
TURICA
44, rue La Boétie-8e
BAL. 42-52

1.000.000 de FAMILLES
fabriquent chaque jour leur yaourt à domicile avec les appareils et ferments
YALACTA
ÉCONOMIE
HYGIÈNE
Documentation : 51, rue Lepic, Paris

VACANCES... DE SANTÉ
Faites une cure à
LA LÉCHÈRE
(Savoie)
Toutes les affections veineuses y sont soignées. Demandez notice gratuite F. I.
Et THERMAL - LA LÉCHÈRE (Savoie)

LA MÉDAILLE D'AMOUR
Souvenir à l'Aimée
MODÈLE DÉPOSÉ TOUT CONTREFACTEUR SERA POURSUIVI
Création A. AUGIS - LYON
EN VENTE CHEZ VOTRE BIJOUTIER
ainsi que les Médailles Religieuses signées A. AUGIS

BROSSERIE FINE
GROSSE BROSSERIE
BROSSERIE INDUSTRIELLE
BLAIREAUX
PINCEAUX
Den*
MARQUE DÉPOSÉE
PRODUCTION R. & J. LARDENOIS
PARIS

Cette rubrique paraîtra dorénavant dans tous nos numéros. Nos lecteurs y trouveront chaque mois des nouveautés et de bonnes adresses.

LE NOUVEAU SIÈGE PERMANENT DE L'O.T.A.N. A PARIS

Le plan général et la maquette du futur siège permanent de l'O.T.A.N. viennent d'être soumis à la Ville de Paris pour approbation par les services et organismes compétents en matière d'urbanisme, conformément à l'accord antérieurement intervenu entre le ministère des Affaires étrangères et la Ville de Paris. Sous réserve de l'approbation du projet et de la délivrance du permis de construire par le ministère du Logement et de la Reconstruction, les travaux commenceront dès cet été et seront terminés en deux ans.

Le terrain où s'élèveront les nouveaux bâtiments, d'une superficie de 16.000 mètres carrés, est situé place de la Porte-Dauphine (à l'extrémité de l'avenue Foch) et en bordure du boulevard Lannes.

L'architecte choisi est M. Jacques Carlu, premier grand Prix de Rome, inspecteur général des Bâtiments de France, réalisateur du palais de Chaillot.

Le futur bâtiment consistera en un immeuble de six étages, dont le sous-sol pourra servir de garage à plus de quatre cents voitures. Il comportera une grande salle de réunion pour le conseil Atlantique, de nombreuses salles de moindres dimensions pour les séances des divers comités, et environ neuf cents bureaux. Ont été prévus, en outre, plusieurs restaurants et cafeterias, ainsi que toutes les installations nécessaires pour la presse française et internationale, salles de conférences de presse avec équipement de traduction simultanée, studios de cinéma, radio, télévision, salles de travail, bibliothèque. Un bar-restaurant réservé à la presse sera également accessible au public.

Il y aura treize ascenseurs, et plusieurs standards téléphoniques seront appelés à desservir environ 1.200 postes intérieurs.

Le restaurant principal, situé à l'étage supérieur, sera doté de larges baies ouvrant sur le bois de Boulogne, et la cafeteria, installée au sommet du bâtiment, donnera sur un jardin de plein air.

Une aile du bâtiment, soit trois cent cinquante bureaux environ, sera réservée aux délégations des pays de l'O.T.A.N.

Le coût total de la construction s'élève à environ 2 milliards de francs, répartis entre les pays de l'O.T.A.N.

En raison de la situation du futur immeuble, l'établissement des plans a été effectué en tenant compte de toutes les servitudes architecturales.

A L'O.T.A.N.

Récemment, M. François-Didier Gregh a été nommé secrétaire général adjoint de l'O.T.A.N. pour l'économie et les finances. Il remplace, dans ce poste pour lequel le gouvernement français l'avait désigné, M. René Sergent, devenu secrétaire général de l'Organisation européenne de coopération économique. M. François-Didier Gregh, fils du poète, après avoir appartenu à l'Inspection des finances et occupé de très importants postes administratifs, notamment de directeur du budget et de directeur du Crédit Lyonnais, était, depuis 1953, directeur à la Banque internationale pour la reconstruction à Washington.

PROMOTIONS ET NOMINATIONS DANS L'ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR

Dans la promotion du ministère des Anciens Combattants figure M. le chamoine Lancrenon, curé de l'église de la Trinité à Paris, président de la Ligue nationale des prêtres anciens combattants, promu commandeur. Dans la même promotion et avec la mention « titres exceptionnels », M. Elie de Rothschild est nommé chevalier comme membre bienfaiteur d'associations d'anciens combattants et victimes de guerre. Nous avons relevé avec plaisir la promotion au grade d'officier de notre collaborateur Sylvain Mathé, mutilé de la guerre 1914.

Mgr Guerry, archevêque de Cambrai, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur au titre de la présidence du Conseil. Trois autres prélats ont été décorés au titre du ministère de l'Intérieur : Mgr Moussaron, archevêque d'Albi, promu officier, Mgr Richaud, archevêque de Bordeaux, Mgr Le Bellec, évêque de Vannes, nommés chevaliers.

Dans les promotions au titre de la présidence du Conseil nous avons relevé le nom de notre confrère M. Robert Gauthier, rédacteur en chef adjoint du *Monde*, promu officier.

Dans la promotion de l'Industrie et du Commerce figuraient trois nouveaux commandeurs : MM. H. Ghiglione, président directeur général de la Foire de Marseille ; P. Masse, directeur adjoint de l'Electricité de France ; P. Rosenmark, président du Groupement du commerce et de l'industrie du bois. Parmi les nouveaux officiers on notait : MM. Pisson, vice-président du Conseil économique ; Le Guellec, président du Gaz de France ; Baseilhac, directeur général des Charbonnages de France ; Weil, président du Syndicat des cuirs ; Liger, vice-président de l'Union des industries chimiques.

M. Nepveu, président des « Chantiers de la Gironde », a été promu commandeur au titre de la Marine marchande. Parmi les officiers, MM. Drilhon, président des « Chargeurs de l'Ouest », et Goirand, agent général de la Compagnie Paquet au Maroc.

Trois nouveaux commandeurs aux Travaux publics : MM. Desse, président du Port autonome de Bordeaux ; Richard-Desbois, président directeur d' « Air Algérie » ; Comet, chef navigateur à « Air France ».

Enfin, de très nombreuses personnalités des Lettres, des Arts, des Sciences et de l'Université étaient inscrites dans la promotion de l'Education nationale.

L'EXTENSION DE LA FACULTÉ DES SCIENCES

Un décret vient de déclarer d'utilité publique l'acquisition par l'Université de Paris de divers immeubles situés sur les communes d'Orsay, de Bures-sur-Yvette et de Gif-sur-Yvette, dans la vallée de Chevreuse.

Ces terrains sont destinés à accueillir certains services de la Faculté des sciences de Paris, devenue trop exiguë pour recevoir tous les étudiants qui sollicitent son enseignement. La construction de laboratoires de physique nucléaire est notamment envisagée.

LE CONGRÈS DE L'ACADÉMIE DE CÉRAMIQUE

Du 21 au 25 juin se tiendra à Cannes le premier congrès de l'Académie internationale de la céramique, dont le président est M. Henri Reynaud, président de l'Académie de Moustiers et conseiller technique du musée de la Faïence de Marseille. Au cours de leurs séances de travail, les congressistes étudieront d'importantes questions touchant l'art de la céramique, encore trop méconnu.

Diverses réceptions et excursions sont organisées à l'occasion de ce congrès, qui sera complété par une exposition internationale, « les Chefs-d'œuvre de la céramique moderne », qui se tiendra également à Cannes, au palais Miramar.

LE MOIS MUSICAL, par L. MAURICE-AMOUR

MUSIQUE ET POÉSIE AU XVI^e SIÈCLE

UN ouvrage capital vient de paraître sous ce titre par les soins du Centre national de la recherche scientifique. Il comporte l'ensemble des communications et conférences des *Colloques internationaux de 1953*. Pendant cinq journées, savants et spécialistes en histoire littéraire et en musicologie étaient venus de divers points d'Europe et d'Amérique confronter avec leurs collègues français les enrichissements apportés par leurs plus récents travaux. La somme de ces études est aujourd'hui à la disposition du public dans une édition qui fait honneur au C. N. R. S.

Le sujet abordé par les *Colloques* traite de la concordance des deux arts, dont, à l'exemple des antiques, les humanistes de la Renaissance ont tenté et parfois réalisé l'union parfaite : musique et poésie, indifférentes l'une à l'autre dans notre humanisme moderne, sœurs d'élection au XVI^e siècle.

Sur des routes explorées déjà, l'élargissement s'est fait plus grand à la lumière d'éclairages presque toujours nouveaux tandis que des voies non encore frayées se sont ouvertes en prémices de travaux futurs.

Aventure passionnante et passionnée, où s'exaltèrent Ronsard et ses disciples, musiciens et poètes élizabéthains, et plus tard, en Italie, la Camerata Fiorentina du comte Bardi autour du Caccini et de Monteverde. Retrouver l'art de chercher *sur les cordes élire, quelle chanson y peut bien accorder...* ou celui (autre distique de Ronsard, cité par M. Raymond Lebègue) *de savoir chatouiller les oreilles des rois, par un luth marié aux douceurs de la voix...*, ce n'était là qu'un aspect bien menu du problème. Il suffit de relire les *Colloques* pour voir à quel point l'idéal de nos Renaissants dépassait ce simple savoir-faire. Il y eut alors une fièvre, un bouillonnement, une ferveur, dont cet ouvrage nous livre les frémissements les plus secrets comme aussi les plus hautes envolées.

Ce qui frappe encore à cette lecture, c'est l'esprit international des artistes humanistes de ce temps. Pas de frontière entre des hommes avides d'échanges, pèlerins passionnés des idées en marche, et pour qui l'imitation, loin d'être un plagiat, apparaissait comme un hommage à l'inventeur du genre qui, d'un pays à l'autre, devenait un modèle.

On décèle, nous apprend M^me Suzanne Clerck, de l'Université de Liège, l'Espagne à la source d'inspiration du génie héroïque de Monteverde, tandis qu'on retrouve à Mantoue les musiciens juifs espagnols apportant aux suavités de la mélodique italienne l'âpreté d'accent des romans d'amour et de mort. Sources lointaines, dont les premiers jaillissements remontent à la brillante cour aragonaise de Naples, après la conquête du royaume au XV^e siècle... Puis voici l'influence de la musique italienne sur le madrigal anglais, tandis qu'à son tour la France, avec l'air de cour, marque les caractères essentiels de l' « ayre » anglais. Et ce sont aussi nos poètes français, non pas seulement Ronsard et son école, toujours cités, mais Pontus de Tyard et, comme l'a souligné M. V.-L. Saulnier, le grand poète lyonnais Maurice Scève exaltant le pouvoir de la musique résumé par son plus antique magicien :

Chantant Orphée au doulx son de sa lyre,
Tira pitié du Royaulme impiteux...

C'est à regret que je limite les citations : toutes pourraient trouver place ici pour leur force démonstrative ou leur valeur d'enseignement. Tout lecteur, érudit ou profane, peut merveilleusement s'instruire avec cette remarquable publication.

L. MAURICE-AMOUR.

J'AVAIS VINGT ANS

AUX Editions Nicolas vient de paraître, sous la signature de M. Trajan Saint-Inès (ci-dessus, 3° en partant de la gauche), un livre auquel l'Académie des sciences morales et politiques a décerné le prix Corbay : *J'avais vingt ans...* ou *la Mission*. Cette mission est celle que l'auteur accomplit dans sa jeunesse en Afrique, où il fut le compagnon et le collaborateur d'un grand médecin, le docteur Jamot, organisateur de premier ordre et dont l'activité et le dévouement furent décisifs dans la lutte contre la maladie du sommeil.

Frappé d'une brutale disgrâce, Jamot est loin de jouir de la gratitude que lui mérite son magnifique apostolat. Dans les pages vibrantes de son livre, Trajan Saint-Inès s'emploie avec vigueur à lui rendre la justice qui lui est due. Nul n'était mieux qualifié pour mener à bien cette entreprise réparatrice que celui qui compte lui-même à son actif d'éclatants états de services que résume la citation qui lui fut décernée au moment où le maréchal de Lattre lui remit la Légion d'honneur.

LE SOUVENIR DE CLAUDE DELVINCOURT

A L'OCCASION du premier anniversaire de la mort de Claude Delvincourt, un médaillon a été inauguré au Conservatoire, dont il fut pendant longtemps directeur. De nombreux amis du regretté compositeur avaient tenu à assister à cette cérémonie, que présidait M. Jacques Jaujard, directeur général des Arts et Lettres.

CHAMPION DU TRICOT

LE personnage jovial que notre photographie montre entouré d'aimables mannequins est un respectable pasteur de l'Eglise congrégationaliste britannique, le Révérend Reginald Parry. Venu à Paris pour participer au concours mondial de tricot organisé par le Secrétariat international de la laine, il s'est classé parmi les finalistes, et la veste de sport qu'il a tricotée lui a valu quantité de compliments.

Suggestions

PIZON BROS présente une gamme complète de portatifs de 4 à 8 lampes :

SKYMASTER 8 lamp. 8 G (6.OC)
CLIPPER 5 L + val. - 4 G
SUPER PLAY TIME 4 L + val. - 3 G
RIO poste miniature 4 lamp., 2 G
Doc. et démonstration : **18, rue de la Félicité, Paris-17^e**
Vente chez tous spécialistes.

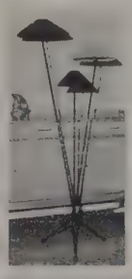
PETITOT
LUMINAIRES
★
En vente : Grands magasins et bonnes maisons d'éclairage.

Ce secrétaire :
(120×80)
est une création Roger LANDAULT

Édité par les Éts A. B. C.
163, rue Pelleport
PARIS - Mén. 87-89
Toutes les créations Roger LANDAULT Salles de séjour, Chambres, Petits meubles
SONT DISTRIBUÉES PAR : **GODFRID & C^ie**
60, Fg-Saint-Antoine, PARIS. DOR. 82-97

JEUNESSE - SANTÉ - LONGÉVITÉ
(conservée) (dynamique) (heureuse)
s'obtiennent par la technique de **"Surrepos"** du **D^r Pascaud** de la Faculté de médecine de Paris, médaille d'or Expos. intern. Paris 1921. Documentez-vous sur cette technique adoptée par les plus hautes personnalités françaises et étrangères.

Demandez notice I A et références inter. au SURREPOS du D^r PASCAUD, 167, b^d Haussmann, Paris, Bal. 32-05.



LUMAREL
LUMINAIRES ET DÉCORATION
STYLE ET MODERNE
— Créations —
Dépositaires
BOHLMARKS — Suède
INDOOR — Hollande
SOCOMO — Belgique, Allemagne
Liste revendeurs : 41, rue des Vinaigriers, PARIS — Nord 33-07

N'enfoncez plus de clous dans vos murs.
Servez-vous du VÉRITABLE
CROCHET "X"
qui se fixe avec une aiguille dans tous les murs, même en brique. Porte 5 - 10 - 20 kg.
EXIGEZ l'**X** gravé sur chaque véritable crochet **X**.
Souvent imité, jamais égalé.
(Marque déposée)

LA CAFETIÈRE
qui triomphe dans le monde entier
Melior
2, rue Dunois
PARIS (13^e)
Avec elle, vous donnerez à tous des leçons de café

Voyez sans être vu !

le plus petit judas optique du monde permet de voir de face comme de côté tout visiteur ami ou importun qui se présente à votre porte
51, rue de Provence, PARIS - Trl. 88.31

LA MARQUE MONDIALE
Krefft fondée en 1844
Appareils de Chauffage
★
TOUS COMBUSTIBLES
MODÈLES BREVETÉS
Système à air chaud par convection
★
Technique - Qualité

S.I.V.A.M., 225, Fg-St-Honoré, PARIS
WAG. 30-12 et la suite.

LA MARQUE MONDIALE
Krefft fondée en 1844
Appareils de Cuisine
★
ELECTRICITÉ - GAZ
BUTANE - PROPANE
CHARBON - MIXTE
★
Technique - Qualité

S.I.V.A.M., 225, Fg-St-Honoré, PARIS
WAG. 30-12 et la suite.

Cette rubrique paraîtra dorénavant dans tous nos numéros. Nos lecteurs y trouveront chaque mois des idées intéressantes, des nouveautés et de bonnes adresses.

EN AUVERGNE

Grâce à la renommée de ses eaux, que les médecins les plus éminents n'ont pas craint de qualifier de miraculeuses, le monde entier sait maintenant que CHATEL-GUYON se trouve en Auvergne, au cœur même de la France, dans un paysage attirant où chaque vallée s'orne de ruines, où chaque village enferme mille légendes, où chaque ville est un musée.

Le corps médical n'a pas cessé de s'intéresser aux travaux des spécialistes qui se sont attachés avec un intérêt sans cesse grandissant à la pénétration scientifique de ce laboratoire magique qu'est le sous-sol bouillonnant de CHATEL-GUYON.

L'action de ses eaux, qui sont les plus riches du monde en chlorure de magnésium, est particulièrement recommandée pour le traitement de l'intestin, du foie,

Photo Feher.

Châtel-Guyon, place Brosson et le théâtre.

de la colibacillose, maladies coloniales, cellulites, amibiase. L'action désinfectante et cicatrisante des eaux modifie complètement le teint et les couleurs du visage, particulièrement chez les femmes.

La cure de CHATEL-GUYON stimule les sécrétions digestives. Elle est recommandée dans tous les cas de stase et d'insuffisance biliaire.

CHATEL-GUYON, se basant sur les pratiques et résultats obtenus après études et expériences médicalement contrôlées, applique actuellement, et suivant les cas, des traitements de bains qui, alliés à la boisson, donnent des résultats surprenants.

Renseignez-vous auprès de votre médecin. CHATEL-GUYON, a dit le professeur Chiray, de l'Académie de Médecine de Paris, après visite des Etablissements, « EST A L'AVANT-GARDE DU PROGRES ».

SAISON 10 MAI - 30 SEPTEMBRE

RENSEIGNEMENTS SYNDICAT D'INITIATIVES OU A L'ETABLISSEMENT THERMAL CHATEL-GUYON (P. de D.)

LE MOIS CHORÉGRAPHIQUE

Antonio et son ballet espagnol au Théâtre des Champs-Elysées

A CONTRE-CIEL, l'ombre d'un homme qui chante et fait jaillir de l'enclume les réponses du feu. Gravée, dessinée par la voix, en pleine lumière, la danse d'un corps noué, serré, obsédé par son propre rythme. C'est le « Martinete », l'une des danses les plus anciennes du « Cante Grande ». Créée entre le fer et le feu, on en connaît mal la lointaine origine. Antonio semble inspiré de la façon la plus austère et la plus profonde.

Mais Antonio, qui a en lui trop de puissance créatrice pour demeurer un danseur isolé, réduit au rôle d'improvisateur et d'interprète, a fait siennes, semble-t-il, les paroles de Lifar : « La danse solitaire marque l'apogée de l'isolement. L'homme qui danse seul crée son propre mouvement, sa propre sphère, disjointe des autres ; il est une planète, un monde égaré perdu parmi les autres mondes, et l'on conçoit difficilement une communion plus parfaite que celle qui résulte de la danse collective. » Il est beau de voir Antonio au milieu de cette troupe ardente, brûlée de la même flamme et s'élevant dans le même effort. La danse espagnole, qui unit les tendances de l'Orient et de l'Occident, peut se parfaire et, Antonio le prouve aujourd'hui, devenir complète. Orientale, issue de l'Inde, la Seguidilla, où la nouvelle partenaire d'Antonio, Carmen Rojas, provoque, supplie, tourmente. Dans le dessin sinueux des bras, la souplesse des poignets, c'est l'Inde qu'on retrouve ; dans les « vueltas quebradas » du couple, c'est bien le « S », cette spirale continue, emblème de la beauté orientale.

L'aspect occidental de la danse espagnole apparaît dans cette nouvelle version de « l'Amour sorcier » que nous offre Antonio. Il se dégage de cette chorégraphie une grande poésie. La danse y est tracée, déroulée sur plusieurs plans, élargissant par des ondes de plus en plus rapides le style conventionnel. On ne peut s'empêcher de penser au modernisme de Roland Petit, aux étincelles d'une inspiration jeune qui se veut échappée des cadres trop connus. Antonio poète est aussi musicien. Il sait préparer la voix d'un corps flexible, orchestrer un geste rituel jusqu'à l'hallucination, purifier un personnage, tel le spectre blanc, flamme haute, comme on travaille un son de violon. Son interprétation de Carmelo est vivace, ardente et belle. Le personnage de Candelas, créé par Rosita Segovia, me semble moins spontané, plus théâtral. L'ensemble est fougueux, brasillant, un beau feu de joie.

Martine CADIEU.

UN DIPLOME D'INGÉNIEUR DE L'AÉRONAUTIQUE

INITIATIVE opportune et louable de l'Association des ingénieurs et techniciens de l'aéronautique, qui compte deux mille membres : des diplômes et des prix seront attribués par un jury hautement qualifié, qui se réunira le 15 novembre pour des examens oraux où les autodidactes de qualité recevront la juste consécration de leur valeur.

De nombreuses demandes du personnel de l'industrie n'ayant point reçu de formation scolaire technique mais exerçant dans cette industrie des fonctions authentiques de techniciens ont amené l'A. F. I. T. A., véritable parlement technique de l'aviation (chargée d'ailleurs de travaux pour le compte du Secrétariat d'Etat à l'Air), à sanctionner les connaissances par un diplôme permettant aux impétrants de les faire valoir et d'accéder à des postes officiels.

C'est donc un acte de justice qui permettra de distinguer les hommes de qualité de ceux qui dénigrent systématiquement les diplômes, dans le regret de n'en point avoir ou dans l'envie tardive d'en posséder.

L'initiative de l'A. F. I. T. A. répondait à une nécessité.

Les intéressés trouveront, 6, rue Cimarosa, tous les renseignements nécessaires (Klé. 37-21) et les plus amicaux conseils.

L'HÉRÉSIE CATHARE AU MUSÉE DE CASTRES

M. ALBERT SARRAUT, président de l'Assemblée de l'Union française, a inauguré au musée Goya, à Castres, une intéressante exposition consacrée à l'une des pages les plus importantes de l'histoire du Languedoc, l'hérésie cathare et la croisade des Albigeois. De nombreux documents ont été réunis à cette exposition, notamment le Nouveau Testament, traduit en languedocien au XIII[e] siècle, et le rituel cathare. On y peut voir aussi cette chasuble de saint Dominique que reproduit notre photographie. Cette exposition fait grand honneur à M. Gaston Poulain, l'érudit conservateur du musée Goya.

NOUVELLES RELIGIEUSES

Le Congrès de Poitiers

TOUS les deux ans ceux qui à des titres divers s'intéressent à l'enseignement libre : enseignants, parents d'élèves, sympathisants, se réunissent en congrès. Cette année, le III[e] Congrès de l'Enseignement libre s'est tenu à Poitiers, sous la présidence de S. Em. le cardinal Roques, archevêque de Poitiers. Des congrès particuliers des différents groupements, celui des Enseignants chrétiens, aux destinées desquels préside M. Tranchant, la Fédération des syndicats professionnels de l'enseignement libre, avec M[gr] Lemonnier et M. Dutreuilh, les Parents d'élèves (A. P. E. L. et A. E. P.), avec M. de Laage de Meux, avaient précédé le meeting de clôture au cours duquel la volonté des congressistes de demander pour l'école libre un statut de justice, de liberté et de paix a été soulignée par le cardinal Roques.

GALERIE

La Galerie Paul Petridès présentera un jeune grand artiste : AIZIPIRI. Vernissage le 3 juin à 17 heures, 53, rue La Boétie.

DIX-SEPT PERSONNES, MILLE QUATRE CENTS ANS !

LE petit village de Saint-Vincent près d'Amplepuis (Rhône) a fêté tout récemment sa doyenne, M[lle] Julienne Trambouze, qui venait d'entrer dans sa centième année. Longtemps soignée par M[lle] Geoffray et M[me] Diot, elle s'est retirée, il y a environ un an, à la suite d'une chute, chez les Sœurs de Saint-Joseph. Mais elle demeure fort alerte et peut encore lire sans lunettes. Saint-Vincent est d'ailleurs un village où, sur mille deux cents habitants, on en compte cent vingt-huit de plus de soixante-dix ans. Et le jour de la petite fête en l'honneur de M[lle] Trambouze, on a pu réunir, pour une photographie, dix-sept personnes — y compris la centenaire — qui totalisaient mille quatre cents ans d'âge.

PROPULSEURS EVINRUDE

5 MODÈLES SILENCIEUX
AVEC GRAND RALENTI
DÉBRAYAGE 7,5 CV
MARCHE AV. et AR. 15 CV
RÉSERVOIR SÉPARÉ 25 CV
ANTI-HERBES 3 CV
DÉMARREUR ÉLECTRIQUE 25 CV
ANZANI 3/4 CV NEPTUNE 1,7 CV 8 KGS

SALON NAUTIQUE ET DU CAMPING
29, AV. GRANDE-ARMÉE, PARIS - PAS. 86-40
AGENCE MOTEURS GOÏOT (2-3,5-5-9 CV)
CANOËS CANADIENS

6 MODÈLES DONT 1 PUITS DE DÉRIVE
KAYAKS "PIONIER"

CANOTS PNEUMATIQUES
DINGHIES - YOUYOUS
YOUYOU PLIANT "BARDIAUX"
SKI NAUTIQUE
PÊCHE SOUS-MARINE
VÊTEMENTS IMPER

TOUT POUR LE CAMPING

LES SPECTACLES

CASINO DE PARIS
Super Music-Hall des grandes revues
SENSATIONS DE PARIS
Spectacle d'extravagance, de rythme, de somptuosité.
LYNDA GLORIA
ALFREDO ALARIA avec
SON GRAND BALLET ARGENTIN
Principaux clous : l'Orgie à Byzance, l'Impératrice nue, les Nuits de Versailles, les Filles du Soir, le Sacrifice humain.

ATELIER
LA MOUETTE
DE TCHEKOV

MOGADOR - Triomphe de la nouvelle opérette de V. SCOTTO. Mise en scène éblouissante d'HENRI VARNA
" LES AMANTS DE VENISE "
Principaux tableaux : le Pont des Soupirs, Carnaval de Venise, Duel en Gondoles, le Palais des Doges, les Pigeons de Saint-Marc
avec MARCEL MERKÈS

POUR VOTRE DISCOTHÈQUE, par W.-L. LANDOWSKI

MUSIQUE THEATRALE

Trois excellents microsillons reproduisent à merveille la populaire « Mireille » campée par Mistral ; Michel Carré a extrait un pertinent livret du poème provençal, et Charles Gounod l'a traduit en musique. Henri Busser a mis au point la version offerte par Columbia, et l'on profita du festival d'Aix-en-Provence pour enregistrer intégralement ce pittoresque opéra. L'orchestre de la Société des concerts du Conservatoire, dirigé par André Cluytens, les solistes et les chœurs ont rivalisé de zèle. La charmante Mireille, incarnée par Janette Vivalda, eut auprès d'elle d'autres artistes de grande valeur, tels que Nicolaï Gedda, Christiane Gayaud et Michel Dens, pour n'en citer que trois. Dès l'ouverture, les discophiles sont conquis.

DISQUES EDUCATIFS

Certains disques sont destinés à enseigner aux enfants les sonorités des instruments de l'orchestre. Ils doivent apprendre, en les écoutant, à différencier le hautbois de la clarinette et le violon de l'alto. Ce sont là d'excellents instruments de travail qui donnent de bons résultats, surtout lorsqu'ils ne sont pas alourdis par de trop longues explications ; les enregistrements de l'Association des concerts Pasdeloup sont intéressants à tous égards, mais il y a mieux encore, et l'inscription sur minigroove Philips de « Pierre et le Loup », un joli conte symphonique de Prokofieff, est un ravissement. Deux versions existent : la première est de Claude Dauphin ; la seconde, plus légère, plus aérée encore, est présentée par Jean-Pierre Aumont et André Kostelanetz avec son orchestre. Le petit chef-d'œuvre du maître russe est joué avec beaucoup d'élan ; d'excellents contrastes de nuances retiennent l'attention des petits ; de temps à autre, un passage fin et délicat, spirituel aussi, provoque le sourire, comme au moment où l'oiseau voltige avec une étonnante légèreté autour de la gueule du loup. La marche triomphale qui termine cette partition est bien scandée, jouée fièrement, comme il convient pour célébrer le courage, l'adresse et l'intelligence d'un enfant qui a réussi à capturer vivant un animal féroce. Ainsi, en s'amusant, les écoliers auront appris sans même s'en apercevoir à se familiariser avec la plupart des instruments à vent des ensembles symphoniques.

BIBLIOPHILIE
Livres précieux - GALANTS XVIII[e]
Text. princeps compl., rares, limités
Chefs-d'œuvre illust. par des maîtres
ÉDITIONS D'ART ERYX
120, boul. de la Chapelle, Paris-18[e]
Catalogue illust. franco 3 timbres

LE BANQUET DES NAUTES

Les Nautes s'enorgueillissent d'être la plus ancienne corporation de France et d'avoir donné à Paris ses armes et son blason. Au cours d'un déjeuner présidé par M. Abelin, secrétaire d'Etat aux Affaires économiques, leur président, M. Dubruel, a tracé un tableau impressionnant de l'activité de la batellerie française, dont le trafic a battu tous les records l'an dernier avec 53 millions de tonnes.

Mais nos voies navigables ne sont plus adaptées à l'importance du trafic et au nouveau matériel, ce qui met notre batellerie en état d'infériorité vis-à-vis de nos voisins belges, hollandais et allemands, qui ont su moderniser en temps opportun leurs réseaux fluviaux. Aussi le président des Nautes s'est-il félicité de la décision prise par M. Corniglion-Molinier, ministre des Travaux publics, en faveur de l'achèvement du canal du Nord, dont les travaux avaient été abandonnés avant la dernière guerre.

VALAIS SUISSE

Le pays du soleil dans la splendeur des Alpes suisses

ZERMATT 1620 m
fameuse station alpine au pied du majestueux Cervin et du Gornergrat.

National-Bellevue, Schweizerhof. Maisons de vieille réputation. Tout confort. 7 jours tout compris dep. Frs. s. 149.—. Dir.: Dr. W. Zimmermann.

Hôtel Matterhornblick Cuisine et cave soignées. Juin et sept. avantageux.

Hôtels Breithorn et Gornergrat. Tout confort. Maisons recommandées.

Hôtel Dom. Cl. moyenne Ch. avec et sans bain. Pens. dep. Frs. s. 13.50.

Hôtel Alphubel. Nouvelle maison moderne. Cuisine renommée. Terrasse.

Hôtel St-Théodule. Maison de famille moderne. Tout confort. Prix forfait. à partir de Frs. s. 19.—.

LOECHE-LES-BAINS 1411 m. Ses sources réputées guérissent le Rhumatisme sous toutes ses formes. Temp. 51°, Radioact. 1,9 U.M. Chemin de fer électrique, route d'auto. Société de Développement.

EVOLENE 1400 m. Belle station alpestre. Prix forf. min. Frs. s. 12.50 à 16.—. Grand Hôtel d'Evolène, Hermitage, Dent Blanche, Eden, Pension Alpina.

CHAMPERY 1055 m. Centre idéal d'excursions au pied des Dents-du-Midi. Piscine, 10 Tennis, Garden-golf, Téléférique-Planachaud 1800 m. Bons hôt.

MORGINS alt. 1400 m. Téléslège, Piscine, Tennis, Repos, Bains du lac.

MONTANA 1500 m. Soleil. Sports d'été. Nouv. Garden-golf 18 trous

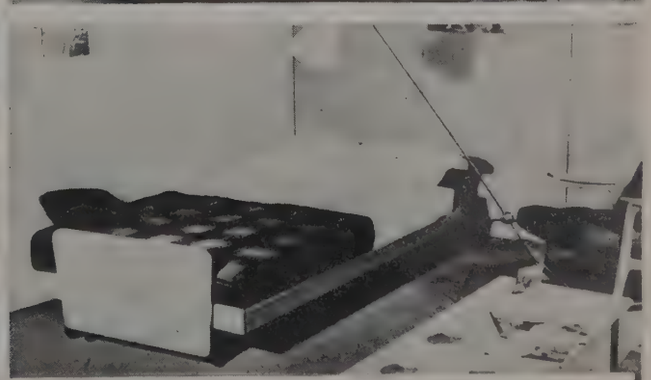
VERBIER 1500 m. 2 Télésièges jusqu'à 2320 m. Tennis, Garden-golf, Soleil, Repos, Santé.

FINHAUT 1237 m. Région suisse du Mont-Blanc sur la ligne Martigny-Châtelard-Chamonix. 7 Hôtels.

SAAS-FEE 1800 m. Hôtels, pensions, chalets de vac., Téléférique. Golf miniat. Route d'autos, Garages.

Rens.: Agences de voyages. Office national suisse du Tourisme à Paris (2e), 37 Bld. des Capucines, et à Nice, 22 Bld. Victor Hugo, ou l'Union Valaisanne du Tourisme à Sion.

1 seul déclic...
...et votre luxueux CANAPÉ ... devient un LIT confortable
airborne



Le CANAPE-LIT airborne *vous séduira :*

par sa SIMPLICITÉ :
- Un enfant peut effectuer ses transformations sans effort.
- Le lit est tout fait sous la housse du divan (sans risque de déchirure ou d'usure pour les draps et couvertures).
- Les oreillers sont contenus dans d'ingénieux sacs "KANGOUROO"
- Des roulettes caoutchoutés permettent de le déplacer facilement.

par son CONFORT :
- Il est bas et bien suspendu comme le plus moelleux divan.
- Il est large et long comme le meilleur des lits.
- Matelas à ressorts garanti 10 ans.

par son ÉLÉGANCE :
- Il a des lignes surbaissées d'un heureux modernisme.
- Il est le seul canapé-lit pour lequel existent des fauteuils assortis.

* *Fabriqué en deux types : "GENTLEMAN" accoudoirs bois (ci-dessus) et "RÉSIDENCE" accoudoirs garnis*

airborne

Dépositaires "AIRBORNE" de Paris :
AZZI, 65, Bld Beaumarchais, 3e - ARC. 04-63 — BOBOIS, 92, Bld Sébastopol, 3e ARC. 42-08 — FORUM, 13, rue Vavin, 6e - SÉG. 93-44 — Marcel GASCOIN, 124, rue de Courcelles, 17e - CAR. 64-71 — GROUPE 4, 58, rue Notre-Dame de Lorette, 9e - TRI. 64-72 — GUÉRARD, 27, Faub. St-Antoine, 11e - DID. 81-24 — MOUNIE, 176, rue Jean-Jaurès, PUTEAUX - LON. 05-61 — MUSÉE DU MOBILIER, 72, rue de Clichy, 9e - TRI. 73-73 — Magasin PILOTE, 124, Bld Magenta, 10e TRU. 79-48 — Magasin PILOTE, 104, Av. du Général-Leclerc, 14e - LEC. 65-17
Adresses des dépositaires de Province envoyées sur simple demande
Les productions AIRBORNE portent le label "QUALITÉ FRANCE"

V. de Mendez (074)

AIRBORNE - Boite Postale 22 (Service FI-6) - MONTREUIL (Seine)

RUBRIQUE IMMOBILIÈRE

PAYS BASQUE – A vendre villa, parc, jardin, site pittoresque proximité Espagne. Rivière truites, chasse palombes. Ecrire : **BEGUERIE**, à TARDETS (B.-P.).

A VENDRE COTE D'AZUR. Affaire 1er ordre radio-télévision. Agences de marques. Vastes magasins modernes. Situation exceptionnelle sur artère principale et gros passage. 300 m2 de locaux de vente, 60 m. de vitrines d'exposition. Organisation commerciale et technique complète. Chiffre d'affaires déclaré 100 millions, exploitation en plein essor, gros développement assuré par installation prochaine émetteur Télévision d'Etat. Placement exceptionnel pour capital important. Adresser courrier : **REVUE VENDRE**, 6, rue de l'Isly. N° 4155

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Étude de Me PARIS, notaire à CONDÉ-SUR-NOIREAU (Calvados). Téléph. 100.

A VENDRE EN NORMANDIE

BELLE USINE RECONSTITUÉE

CENTRE VILLE et INDUSTRIEL

2.500 m2 COUVERTS, 300 m. gare, en bordure cours d'eau. **Vastes dégagements.** Maison de concierge. Garage et dépendances. **Belle Maison Maître t. Confort moderne**

Adjte, Chambre des Notaires de Paris, mardi 7 juin 1955, à 14 h., en **8 lots.**

Huit terrains, sis à **Thiais et Chevilly-Larue**

Ces d'après titres : 29 a 91 - 11 a 39 1 ha 29 a 71 - 26 a 46 - 2 ha 16 a 80 98 a 32 - 73 a 50 - 1 ha 02 a 79

3e lot, bordure route Fontainebleau.

Mises à prix : 60.000 - 110.000 - 6.700.000 160.000 - 1.150.000 - 300.000 - 150.000 et 500.000 frs. S'adr. Me **ESCHBACH**, notaire, Paris, 31, rue Poussin (Jas. 95-15).

VENTE LICITATION, PALAIS JUSTICE PARIS, 29 JUIN 1955, à 14 heures

1° **VILLA TUNIS, à BEAULIEU-/MER**

(ALPES-MARITIMES), *Quartier de la Petite-Afrique*

LIBRE DE LOCATION - MISE A PRIX : 7.000.000 FR.

2° **TERRAIN** de **4.500** m2 à **MAISONS-LAFFITTE**

RUE DE PARIS ET F.-MANSARD

MISE A PRIX : 8.000.000 FR.

3° **PRAIRIE** 4 ha 20 ares et **3 PARCELLES DE TERRAIN.** Contenance 14 ares 6 cent., 9 ares 45 cent. et 25 ares 27 cent. sises **POINTE DE L'ILE**, dite « du Moulin », à **MAISONS-LAFFITTE.**

MISE A PRIX : 500.000 fr. (Faculté réunion avec le 2e lot)

4° **TERRAIN** avec maison d'habitation, divers bâtiments industriels et hangars. Contenance : **2.672 m²** et

Fonds de Commerce de Chantiers navals

sis à **MAISONS-LAFFITTE, 9, RUE DE PARIS**

MISE A PRIX : 10.000.000 FR.

s'appliquant 6 millions pr immeuble et 4 millions pr fonds de comme. S'adresser à Me **VIGUERIE**, avoué, 20, rue d'Anjou, Mes MOREAU, Bricout, Régnier, Oudin, Lesguillier, avoués à Paris ; Me **HAIZET**, notaire, 10, boulevard Bonne-Nouvelle, Paris, et **ASSELIN**, notaire, 3, rue Laffitte, Paris

UN CAPITAL QUI S'ACCROIT

BONS D'EPARGNE

Émission 10.000 Fr.

12.500 Fr *Remboursement*

à 5 ans *ÉMISSION LIMITÉE*

A

LE BRIDGE (n° 133) PAR ANDRÉ CHÉRON

DU NOUVEAU DANS LES ENCHÈRES INTERROGATIVES

d'après Ely Culbertson (suite)

Les troisièmes interrogatives et leurs réponses.

Quand la seconde interrogative a eu lieu au niveau de 5 trics, le niveau de 6 trics est réservé à la troisième interrogative.

Le but de la troisième interrogative est de découvrir les dames ou doubletons du partenaire, ou contrôles de troisième tour. Les troisièmes interrogatives au niveau de 6 trics servent ordinairement aux grands chelems, qui, sans elles, seraient à peu près de la pure divination.

Cependant, il y a de troisièmes interrogatives au niveau de 5 trics, quand la première interrogative a pu se faire au niveau de 3 trics ; elles sont alors des plus utiles aux petits chelems.

Réponses aux troisièmes interrogatives (au niveau de 6 trics).

Si le répondant n'a pas dame ou doubleton à la couleur de l'interrogative, il fait le signal d'arrêt (on ne compte plus les chicanes ni les singletons).

Si le répondant a dame ou doubleton à la couleur de l'interrogative et en outre une dame à une autre couleur (on ne compte plus un doubleton à une autre couleur), il peut montrer cette dernière dame, à la condition que sa couleur soit moins chère que la couleur d'atout, de manière que l'interrogateur ait la possibilité de faire le signal d'arrêt au niveau de 6 trics (c'est-à-dire de revenir à 6 trics de la couleur agréée comme atout), et ne soit pas forcé de demander un grand chelem ou 6 sans atout. A défaut de cela (ou sans dame en dehors de la couleur de l'interrogative), la réponse positive est 6 sans atout, pour montrer la dame à la couleur de l'interrogative.

Prenons comme exemple la donne suivante, qui s'est jouée au championnat du monde de bridge 1953, entre les États-Unis (en Nord-Sud : Schenken et Stayman), champions du monde, et la Suède (en Ouest-Est), championne d'Europe.

	♠ V 6 ♡ A R D V 7 ◇ A R D V 6 ♣ 8	
♠ A 8 3 2 ♡ 9 ◇ 10 9 7 3 ♣ 10 6 5 4	NORD OUEST EST SUD	♠ 9 5 ♡ 8 4 2 ◇ 8 5 4 2 ♣ A 9 7 3
	♠ R D 10 7 4 ♡ 10 6 5 3 ◇ ... ♣ R D V 2	

Voici les déclarations américaines :

Nord	Sud
2 ♣	2 ♠
3 ♡	3 ♠
4 ◇	5 ♡
6 ♡	

Même chez des bridgeurs modérément avancés, une demande de petit chelem avec deux as dehors est déplorable. Mais dans un match pour le championnat du monde, de telles enchères sont effrayantes (c'est Ely Culbertson qui porte ce jugement sévère, que nous approuvons du reste entièrement).

La faute n'est pas aux joueurs eux-mêmes (de vrais champions), mais à leur méthode défectueuse.

Le premier défaut est dans l'emploi du 2 ♣. Comme il arrive toujours lorsque le répondant détient une couleur plus chère que la vraie couleur (ici que les vraies couleurs : ♡ et ◇) de l'ouvreur de 2 ♣, un précieux tour d'enchères doit être fatalement perdu. Ici Stayman en perdit deux en redemandant futilement ses ♠.

La vraie raison de l'emploi du 2 ♣ artificiel est que quelques experts, n'appréciant pas la valeur des interrogatives, espèrent mieux montrer la distribution et la valeur de leur main dans les enchères de chelems — un vain espoir.

Dans la donne précédente, deux joueurs moyens quelconques utilisant les interrogatives auraient décelé immédiatement les deux as manquants.

Exemples :

Nord	Sud
2 ♡	3 ♡ (atout agréé)
4 ♣ (?)	4 ◇
4 ♡	passe

Nord interroge à ♣ et Sud répond avec 4 ◇, montrant (pour Nord qui a le ◇ as et singleton à ♣) : chicane à ◇ et ♣ R, et déniant simultanément un autre as.

Même résultat avec ces autres enchères :

Nord	Sud
2 ♡	2 ♠
3 ◇	3 ♡ (atout agréé)
4 ♣ (?)	4 ◇
4 ♡	passe

Les Américains réussirent leur petit chelem parce que les Suédois entamèrent obligeamment d'un atout (exploit qui ne se reproduisit pas à la table correspondante, où les Suédois ratèrent leur petit chelem également demandé, Crawford ayant entamé du ♣ as puis joué ♠). Mais de la chance n'est pas de la science.

Prenons un second exemple :

♠ A R D x x ♡ x ◇ V x x x ♣ A x x	NORD OUEST EST SUD	♠ 10 x x x x ♡ A x x ◇ A R D x ♣ x

Les enchères :

Ouest	Est
1 ♠	3 ♠ (atout agréé)
4 ♣ (?)	4 S A
5 ◇ (?)	6 ♣
6 ◇ (?)	6 S A
7 ♠	passe

La première réponse à une interrogative, soit 4 S A, montre évidemment deux as chez Est, et le contrôle du second tour à ♣, roi ou singleton, puisque Ouest a les deux as noirs.

Lorsque Ouest interroge ensuite à ◇, la réponse 6 ♣ montre simultanément le contrôle de second tour à ◇ et de troisième tour à ♣ (la première réponse d'Est ayant déjà montré le contrôle de second tour à ♣, Est ne répéterait pas une deuxième fois la même information).

Le grand chelem n'est quand même pas sûr, à moins qu'Est n'ait la ◇ D, ou ◇ A R secs, ou ◇ A sec, ou chicane à ◇.

Ouest peut s'en informer, sans mettre en danger le petit chelem en cas de réponse négative. Il interroge 6 ◇ (?), et la réponse positive 6 S A, qui montre le contrôle de 3e tour à ◇, assure le grand chelem.

Le temps viendra forcément où la ridicule obligation de deviner et de risquer sera remplacée par cette superbe précision scientifique.

(A suivre.)

LE MOIS HIPPIQUE PAR TRÉ-HARDY

UN CALENDRIER CHARGÉ

JUIN est dominé, sur le plan hippique, par le retentissement du Concours International Officiel de Paris, annoncé du 11 au 19 juin, sous l'égide de la S. H. F. Mais pour si important que soit le tournoi du Grand Palais des Champs-Elysées, dont nous avons relaté le programme dans un précédent numéro, il ne saurait laisser dans l'ombre les quarante-cinq réunions nationales échelonnées au cours du mois.

Dans leur nombre il faut mentionner le Concours Central de Fontainebleau, sorte de préface à celui de Paris, bloquant du 1er au 6 juin, tant sur l'hippodrome du Grand Parquet que dans la Carrière du Carrousel, les épreuves diverses réservées aux jeunes chevaux de quatre à six ans. Aux mêmes dates, ou à peu près, Dijon, Grenoble, Albi, Cholet, Metz, etc., incitent à galoper dans tous les azimuts ; tandis que, les 11 et 12 juin, Besançon, Evreux, Pamiers, Roye offrent une carte de « jumpings » aux directions encore plus excentriques. Disons-en autant, du reste, des 18 et 19 juin avec Brest, Limoges, Nevers, Troyes, Carcassonne, Châlons-sur-Marne, Roubaix et Saint-Germain. Deux solutions alors : ou bien monter un circuit régional qui ramènera les chevaux à leur écurie d'attache, ou bien opter pour un week-end hippique de quarante-huit heures renouvelable, au choix.

L'International de Vichy, organisé par la S. H. F. du 24 juin au 3 juillet sur le très bel hippodrome du Sichon, mettra tout le monde d'accord. Des parallèles aérées, une ligne de buttes pouvant se comparer avec celle de Dublin, des installations spacieuses font de cette réunion l'un des pôles de la saison. Les Britanniques y sont venus l'année dernière et se déclarèrent satisfaits. On ne peut, en réalité, souhaiter meilleur terrain.

Pour ceux qui ne pourraient prendre part à ce meeting majeur, indiquons, à la fin du mois, Cambrai, Provins, Saint-Brieuc, Soissons, Strasbourg, Tarbes, Auxerre, Béthune, etc. Embarras du choix, en vérité !

LE POLO DE BAGATELLE

Juin est également le mois faste du polo, si l'on en juge par le nombre et par l'éclat des réunions qui se dérouleront à Bagatelle pendant cette période sous la présidence du baron Jacques de Nervo. Le 4 juin, Coupe Jean Patou, puis Coupe Nervo. Les 11 et 12 juin, Coupe Mondanités et Coupe des Ambassadeurs de l'Amérique latine, et se suivant à quelques jours jusqu'en juillet, en portant le nom de leurs donateurs : Coupe Hollier-Larousse, Menier junior, Errer, Prado, Deterding, Hector de Ayala, etc. Sans doute des joueurs étrangers, en particulier Rubirosa, Gracida, Muller, équipe de Cibao la Pampa, puis Foda (Egypte) et la Cerna (Argentine), viendront dire leur mot dans le débat, tandis que, du côté français, Couturié, du Bourg, Rothschild, Ganay, Monbrison, entre autres, défendront nos couleurs.

Le colonel Albert Brau, capitaine des jeux, dosera les handicaps afin d'établir des teams de même pied. Nombreux « canters » en perspective, nombreuses échappées en vue, nombreuses mêlées aussi dans le hourvari mouvementé de parties dynamiques.

PAS DE VACANCES AGRÉABLES
PAS DE VOYAGES ÉCONOMIQUES
SANS

Les Auberges de France

DU

Club des Sans-Club

LA PREMIÈRE ORGANISATION ROUTIÈRE DE FRANCE POUR LE « BON ACCUEIL » ET LA « BONNE TABLE »

Les Auberges de France

ÉDITION 1955

EN VENTE DANS TOUTES LES LIBRAIRIES

UN VOLUME : **750 francs**

Préservez vos murs dès maintenant contre les méfaits de vos radiateurs.

Pas de traces sur vos murs

chaleur bien répartie

SEUL, Airotype peut vous garantir ce double résultat par son système de volutes à trous d'air latéraux.

Agences et pose dans toute la France
Demandez notre documentation gratuite n° 32

COUVRE-RADIATEUR
Airotype
BREVETÉ S.G.D.G.
79, Faubg Poissonnière, Paris-9e - TAI. 65-26

TOURISME ET VILLÉGIATURES

PARIS — DU NOUVEAU : 10% moins cher.
Hôt. BUCKINGHAM 3 ★★★ ANJ. 81-62 et 5e
43-45, r. des Mathurins - Calme et plein centre réunis. (Squ. Louis-XVI, Gare St-Lazare, Opéra, Champs-Élysées). - RÉNOVÉ - REST., THÉ, SALONS, GARAGE.

SÉJOUR A MARSEILLE
Appartements meublés, bains, cuis., p. 2 à 6 personnes, à louer p. j., sem. ou mois. LE LITTORAL, 129, Bd Corderie. Garage.

CÔTE D'AZUR

SAINT-JEAN-CAP-FERRAT
Gd Hôtel du CAP-FERRAT près Nice Tél. 250-20.
Site merveilleux, vaste parc, piscine et snack, plage, golf miniature, télévision.

Adelboden 1.400 m. — SPORT - PLAISIR - REPOS
20 Hôtels, plus de 1.000 lits - Pensionnats - Home d'enfants - Piscine et bains de soleil - Tennis - Alpinisme - Pêche
Route automobile sans poussière - 2 Télésièges
Renseignements et prospectus : Syndicat d'Initiative Adelboden.

Grindelwald 1.050 m. — Nouvelle gorge de glacier.
Le charmant village au pied des glaciers !
Accessible en auto, 22 km. d'Interlaken.
Point de départ pour la Jungfrau (3.454 m.) et du Télésiège de First (2.168 m.)
Piscine - Tennis - Alpinisme
Informations : Syndicat d'Initiative Grindelwald

GSTAAD 1.100 m. — Le brillant atout de l'Oberland.
Piscine magnifique - 10 Tennis - Mini-Golf
Télésiège à 2.000 m. - Télécab à 1.650 m.
Manifestations mondaines - Excellents Hôtels.
Prospectus et Informations : Tourist Office Gstaad.

Interlaken 566 m. — Saison : avril à octobre.
Centre de vacances et d'excursions renommé.
60 Hôtels avec 4.000 lits - Casino - Piscine
Plages - Golf miniature - Tennis - Yachting
Ski nautique - Pêche
Bureau officiel de renseignements INTERLAKEN

KANDERSTEG 1.200 m. — Le Paradis estival pour Jeunes et Vieux.
Centre idéal pour sport, récréation et excursions. Tennis. Piscine. Télésiège au lac Oeschinen. Téléphérique dans la région de la Gemmi. 1.050 lits dans toutes les catégories. Prix pour 7 jours hors saison à partir de Fr. s. 84. Demandez brochure spéciale SP 66 par Syndicat d'Initiative.

Mürren 1650 m — PARADIS POUR TOI ET MOI !
Semaines internationales de tennis - Eldorado pour les amis de la camera - Rendez-vous des peintres et des artistes.
Sans autos et sans poussière.
Informations : Office du tourisme, Mürren.

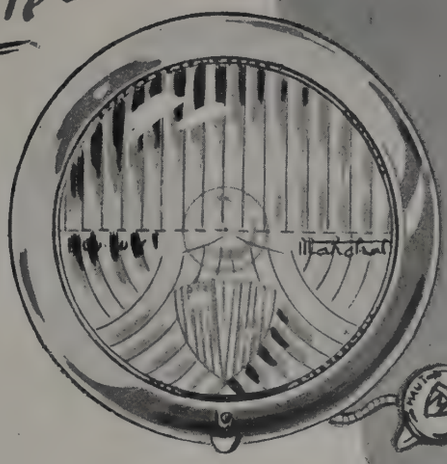
Wengen à 1.330 m. au pied de la Jungfrau.
Bijou rare, recherché pour sa beauté et son calme
encore sans autos, mais à 15 minutes du prochain garage. Centre d'excursions. Promenades en forêt.
Chemins de fer de montagne. Tennis. Ambiance. Piscine chauffée. 30 hôtels à prix raisonnables et soignés.
Information : Bureau du Tourisme, Wengen, Suisse.

IVA

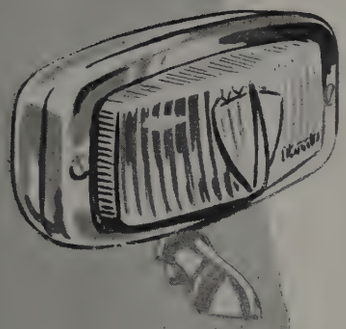
S.N.E.P. IMPRIMERIE BOBIGNY. — DÉPOT LÉGAL 2e trimestre 1955. N° 402. — Printed in France.

MARTINI
APÉRITIF
VERMOUTH
SUCRE
MARTINI & ROSSI
MARTINI
l'apéritif
VOX-Pub.

Confort, Sécurité
– plaisir de la conduite –



"ÉQUILUX"
et son
"TÉLÉCODE"
lumière sensationnelle
Notice 190



"RECTILUX"
650
VIRAGES - BROUILLARD
forme rectangulaire
s'harmonisant avec la ligne
des calandres nouvelles
peut être encastré
Notice 176

BOUGIE
CORINDON
isolant

"SAVOIE"
la bougie
qui a fait ses preuves
adoptée
par tous les constructeurs
et par le
CHAMPION du MONDE
Notice 2.03

"FULGOR"
le plus puissant
avertisseur
à compresseur électrique
Notice 4.02

"STRIDOR"
modèle plus réduit
pour voitures rapides
de petites cylindrées
Notice 4.01

LAVEUR de PARE-BRISE
entièrement automatique
licence **TRICO**
complément indispensable
d'un bon essuie-glace
Notice 3.04

avec

MARCHAL

PUB. Y. ALEXANDRE

Les gens "à la page" voyagent à 100 de moyenne

LE TRAIN RELIE PARIS ET

AMIENS	à	106	de moyenne	GRENOBLE	à	110	de moyenne	NEVERS	à	105	de moyenne
ANGERS	à	103	—	HENDAYE	à	111	—	NICE	à	100	—
ANGOULÊME	à	113	—	LA ROCHELLE	à	102	—	NIMES	à	101	—
ANNECY	à	102	—	LE MANS	à	111	—	ROUEN	à	106	—
BAYONNE	à	114	—	LIÈGE	à	101	—	ST-ÉTIENNE	à	106	—
BORDEAUX	à	116	—	LILLE	à	107	—	ST-QUENTIN	à	121	—
BRUXELLES	à	107	—	LIMOGES	à	100	—	TOULON	à	104	—
CAEN	à	101	—	LYON	à	123	—	TOULOUSE	à	109	—
CHAMBÉRY	à	107	—	MARSEILLE	à	108	—	TOURS	à	106	—
DIJON	à	124	—	NANCY	à	103	—	TROYES	à	107	—

AMSTERDAM, ANVERS, BALE, BONN, COLOGNE, DORTMUND, DUSSELDORF, ESSEN, GENÈVE, LUXEMBOURG, ROTTERDAM, SARREBRUCK, ZURICH, ***en une soirée***
ET BERNE, BRÊME, FRANCFORT, GÊNES, HAMBOURG, HANOVRE, LONDRES, MAYENCE, MILAN, MUNICH, STUTTGART, TURIN, ***en une nuit***

le train est rapide, confortable ; ses horaires sont commodes

SNCF LE TRAIN FAIT GAGNER DU TEMPS SNCF

M.T. 55

Des vacances toute l'année...

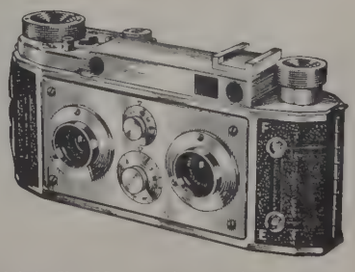
par le pouvoir magique du VÉRASCOPE 40

L'appareil qui donne la 3e Dimension aux images

Ces instants merveilleux de détente et de joie que vous allez vivre intensément pendant vos vacances, vous pouvez les retrouver toute l'année par le miracle de la 3e Dimension.

Dans la petite visionneuse "3 D", les personnages deviennent une vivante réalité, l'espace se reconstruit, avec une vérité étonnante. Le sourire de l'être aimé, le cadre enchanteur de vos vacances, tous ces moments fugitifs et précieux qu'on ne vit qu'une fois, vous les reverrez tels que vous les avez vécus, comme si vous y étiez de nouveau.

Appareil de petit format, peu encombrant et très maniable le VÉRASCOPE 40 rend la "photographie 3 D" passionnante et facile.



Emploi du film 35 mm noir ou couleur.

Armement et compteur d'images couplés avec l'avancement du film.

Objectifs traités Flor Berthiot 1 : 3,5 de 40 mm de focale

Télémètre couplé pour toutes distances de 0m60 à l'infini

Gamme de vitesse étendue de la seconde au 1/250e. Pose B et T.

Prises de flash synchronisées pour lampes flash et éclair électronique.

VÉRASCOPE 40

DEUX YEUX QUI VOIENT COMME VOUS

DOCUMENTATION GRATUITE VR SUR DEMANDE

Ets. Jules Richard

25, RUE MÉLINGUE · PARIS XIXe

VICHY CÉLESTINS

Digestive et diurétique

VICHY HOPITAL

Estomac, Voies digestives

VICHY G^DE GRILLE

Foie et Voies biliaires

SAISON A VICHY DE MAI A OCTOBRE

Chaque fois que votre moteur se refroidit, les vapeurs d'eau et d'acides provenant de la combustion de l'essence se condensent et forment un liquide corrosif qui ronge les surfaces métalliques.

Lorsque vous remettez votre moteur en marche, les frottements suffisent à désagréger le métal dont la résistance a été ainsi affaiblie pendant l'arrêt.

L'huile SHELL X-100 protège votre moteur contre la corrosion et contre l'usure par frottements.

A l'arrêt, elle reste adhérente aux parois métalliques et forme une pellicule impénétrable qui neutralise les acides.

Au démarrage, cette pellicule s'oppose aux effets des frottements dès les premiers tours du moteur.

PUBLICIS X 510

SHELL X-100 MOTOR OIL

protège votre moteur 24 heures sur 24

SHELL

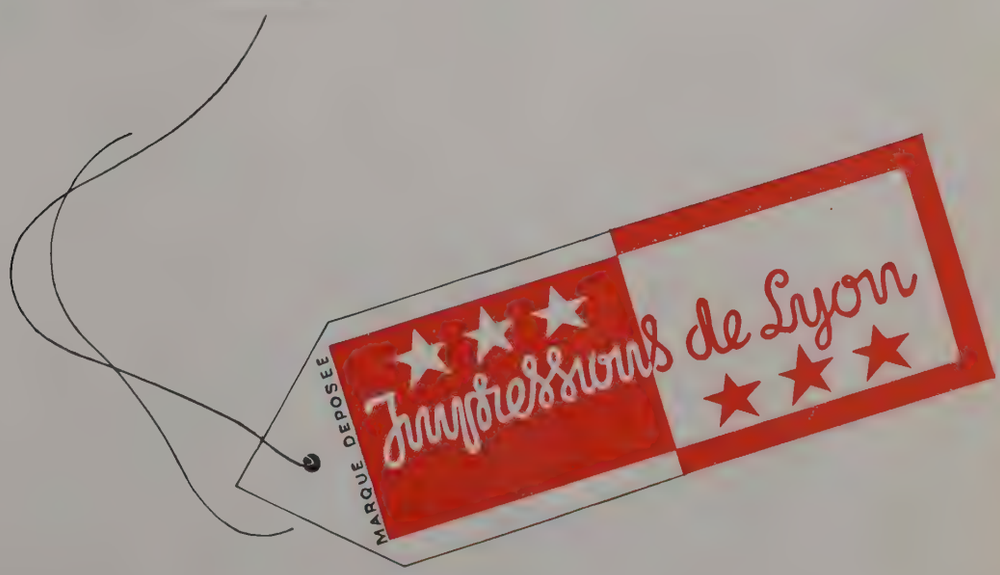
Shell Berre - 42, rue Washington - Paris 8e

Renommée dans ses impressions

Variété dans ses unis

TISSAGES VOIRON-CHARTREUSE S.A.

LYON



FLEURS DE LA CHAUME

Daum

GALERIES D'EXPOSITION À PARIS, 32, RUE DE PARADIS ET À NANCY.

En Italie ! Gênes et sa Riviera

..... vous offrent leurs attraits en toutes saisons
Villégiature idéale dans les stations climatiques de

ARENZANO	PEGLI
NERVI	CAMOGLI
PORTOFINO	SANTA MARGHERITA
RAPALLO	ZOAGLI
CHIAVARI	LAVAGNA - CAVI
SESTRI LEVANTE	USCIO

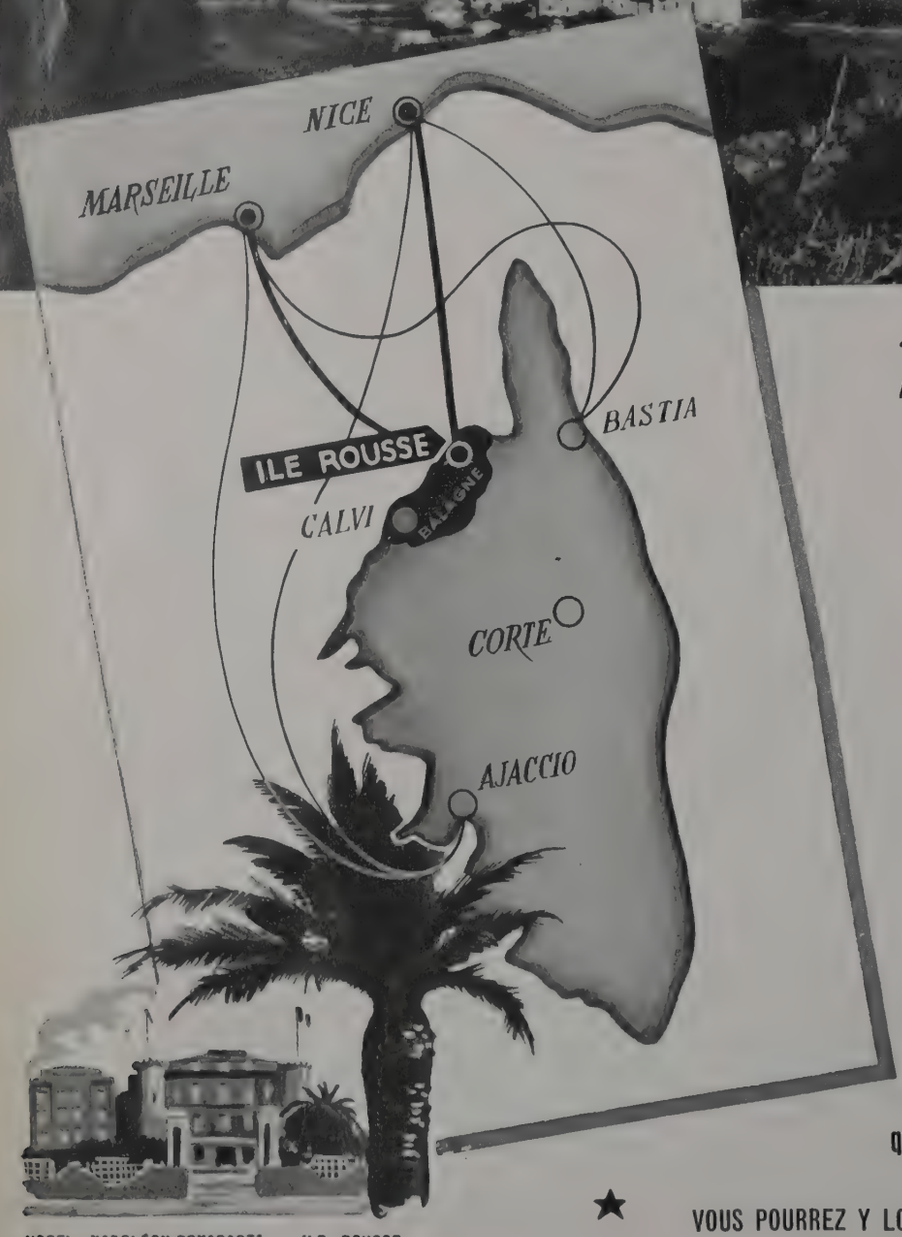
SANTO STEFANO D'AVETO

Hôtels et Pensions de toutes catégories - Villas et appartements meublés à louer - Communications routières et ferroviaires rapides et confortables.

Renseignements:
OFFICE NATIONAL ITALIEN DE TOURISME (ENIT)
PARIS, 23 Rue de la Paix - NICE, 14 Avenue de Verdun - MARSEILLE, 2 Rue Fernand Pauriol
GENOVA, ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO et toutes les Agences de Voyages.

VIN APÉRITIF
BYRRH
AU QUINQUINA

★ CHARME DU PRINTEMPS EN CORSE..



HOTEL NAPOLÉON-BONAPARTE - ILE ROUSSE

Touristes, QUI PASSEREZ VOS VACANCES

EN CORSE

CHOISISSEZ POUR Y ACCÉDER
LES PORTS DE LA BALAGNE

ILE ROUSSE ET CALVI

LE PAQUEBOT VOUS Y TRANSPORTERA
EN 7 HEURES DE NICE

L'AVION VOUS Y CONDUIRA
DE NICE EN 50 MINUTES
ET DE MARSEILLE
EN 80 MINUTES

UN MAXIMUM DE CONFORT VOUS ATTEND

A L'HOTEL NAPOLÉON-BONAPARTE
(ILE ROUSSE)

qui vous offre : plage, casino, excursions, pêche et tennis

★

VOUS POURREZ Y LOUER DES VOITURES SANS CHAUFFEUR (4 CV RENAULT)

RONEO

LIP

SYNONYME DE QUALITÉ

VOUS DÉSIREZ MODERNISER VOTRE ENTREPRISE, ACCROITRE LA PRODUCTIVITÉ DE VOS BUREAUX...

VOUS TROUVEREZ CHEZ NOUS LES ÉLÉMENTS CORRESPONDANT A VOS BESOINS PARMI PLUSIEURS CENTAINES DE MEUBLES, MACHINES, APPAREILS ET ACCESSOIRES.

NOS SERVICES SONT A VOTRE DISPOSITION POUR VOUS CONSEILLER ET RÉSOUDRE TOUS VOS PROBLÈMES D'ORGANISATION.

RONEO, QUI S'INGÉNIE DEPUIS 50 ANS A VENDRE DU SERVICE ET NON PAS SIMPLEMENT DU MATÉRIEL, EST LE SEUL QUALIFIÉ POUR VOUS DONNER LA

"TRIPLE SATISFACTION RONEO"

A L'ACHAT - A L'EMPLOI - A L'USAGE

SI VOUS NE POUVEZ VOUS DÉPLACER, DEMANDEZ-NOUS L'ENVOI DE NOTICES OU LA VISITE D'UN DE NOS ENVOYÉS QUI VOUS DOCUMENTERA AMPLEMENT SANS AUCUN ENGAGEMENT DE VOTRE PART.

SALLE D'EXPOSITION :

27, BD DES ITALIENS - PARIS-2e
RIC. 73-60

SLOG

HAVAS

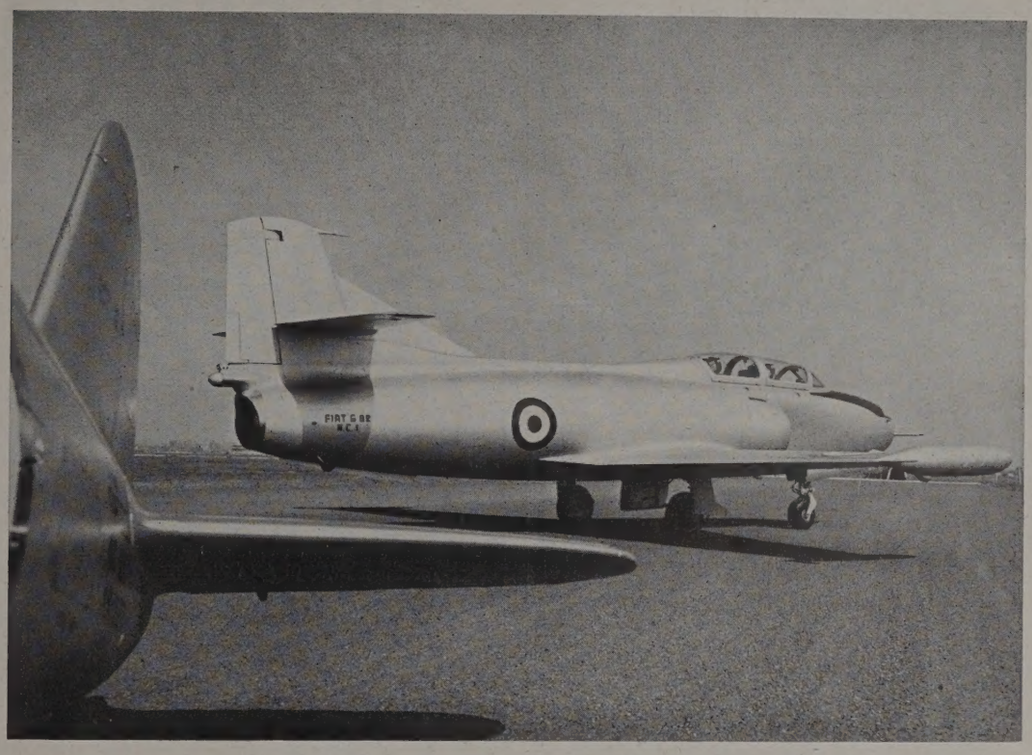
Champagne

REIMS

MASSÉ

maison centenaire

FIAT AVIATION



AVIONS FIAT

La série des avions-école	FIAT G 46
	FIAT G 49
	FIAT G 59
	FIAT G 80
	FIAT G 82
Avion léger d'appui tactique	FIAT G 91

DANS LE CADRE DE L'OTAN

Avions :

FIAT G 82	
FIAT G 91	
FIAT F 86 K	(lic. North American Aviation)
FIAT VAMPIRE	(lic. De Havilland)
FIAT VENOM	(lic. De Havilland)

Moteurs à réaction :

FIAT GHOST 48 MK 1	(lic. De Havilland)
ALLISON J 35 A 29	(lic. Allison - pièces détachées)
GENERAL ELECTRIC J 47	(lic. General Electric)

Moteurs à pistons :

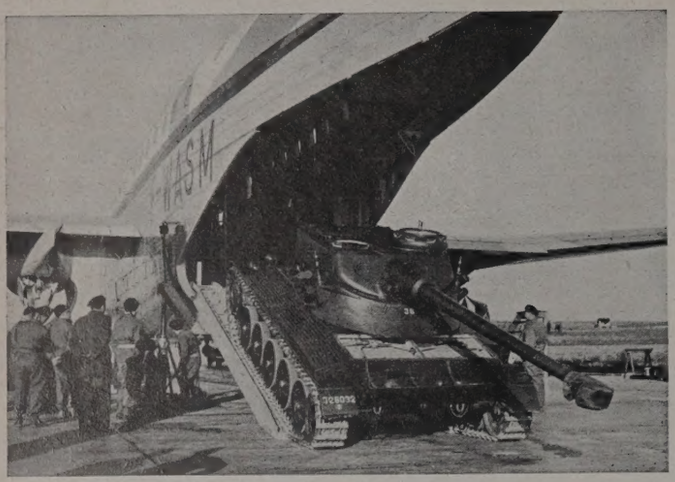
FIAT RA 1050 (D. B. 605)	(révision)
PRATT & WHITNEY R 985	(lic. Pratt & Whitney - pièces détachées)
» » R 1830	(révision)
» » R 2800	»
ROLLS ROYCE MERLIN 500	»

Hélices :

FIAT 5006 bipale	(lic. Hamilton)
FIAT 5010 quadripale	(lic. »)

FIAT - DIVISIONE AVIAZIONE - Corso G. Agnelli, 200 - **TURIN** (Italie)

AVIONS LOUIS BREGUET



BREGUET « DEUX PONTS »
AÉROTRANSPORT MILITAIRE

CHARGE UTILISABLE : **17 TONNES**
164 hommes + 4 tonnes de vivres et d'équipements
ou 1 char de 14 tonnes + 3 tonnes d'essence

S. A. des Ateliers d'Aviation L. BREGUET, 24, rue G.-Bizet

LE XXIe SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE

a lieu à l'AÉRODROME DU BOURGET
DU 10 AU 19 JUIN

En voici les principales manifestations :

10 JUIN à **10 heures** : Inauguration par M. le Président de la République.

12 JUIN : Journée de l'Aviation marchande.
Visite des avions de lignes des Compagnies françaises et étrangères.

13 JUIN : Journée de la gyraviation (hélicoptères).

15 JUIN : Journée de l'Aviation légère et sportive avec arrivée d'un rallye international (150 avions environ).

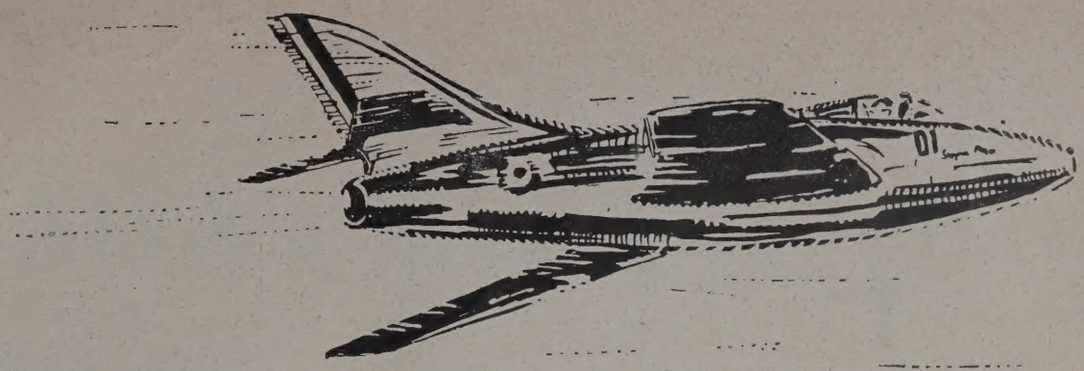
18 JUIN : Présentation internationale en vol d'avions civils et militaires.

19 JUIN : Fête aérienne internationale.

TURBO RÉACTEURS
MOTEURS D'AVIATION
TRAINS D'ATTERRISSAGE
MOTEURS DIESEL

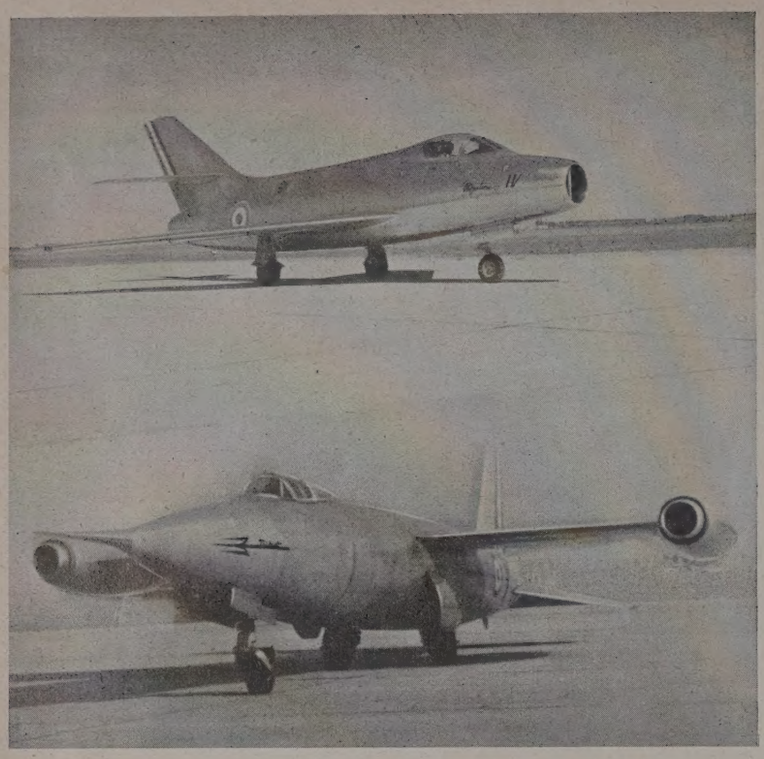
HISPANO SUIZA

RUE DU CAPITAINE GUYNEMER - BOIS COLOMBES - SEINE



Le
seul
avion
européen
supersonique
en VOL HORIZONTAL
commandé
en
grande
série :

Super-Mystère B1



DE L'AVIATION

TRAINS D'ATTERRISSAGE
COMMANDES HYDRAULIQUES
SERVO-COMMANDES
ROUES, FREINS...

MESSIER

LE SPÉCIALISTE DE LA SUSPENSION ET DU FREINAGE

A L'AUTOMOBILE

AMORTISSEURS
FREINS A DISQUES
ROUES ALLIAGE LÉGER
SUSPENSION
DIRECTION ASSISTÉE...

PEMA 6707

MESSIER - Siège Social : 6, Avenue Raymond-Poincaré - Paris 16e - Tél. : KLÉ. 93-24